Die

Handelsbeziehungen Deutschlands

zu

seinen Schutzgebieten.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der

hohen staatswirtschaftlichen Fakultät

der Königlich bayrischen Ludwigs-Maximilians-Universität zu München.

Vorgelegt von

Rudolf Hermann,
geprüfter Rechtspraktikant.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

1899.

Die

Handelsbeziehungen Deutschlands

zu

seinen Schutzgebieten.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der

hohen staatswirtschaftlichen Fakultät

der Königlich bayrischen Ludwigs-Maximilians-Universität zu München.

Vorgelegt von

Rudolf Hermann,
geprüfter Rechtspraktikant.

1899.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Allgemeines 1

I. Abschnitt: Rechtliche Grundlagen.

§ 2. 1. Rechtsquellen 4
2. Zollvorschriften, Aus- und Einfuhrverbote u. s. w. 6
§ 3. A) Stellung der Schutzgebiete zum Reich 6
§ 4. B) Die Kongoakte und die Brüsseler Generalakte 8
§ 5. C) Entwickelung der Zoll- etc. Vorschriften in den einzelnen Schutzgebieten 10
§ 6. D) Die geltenden Vorschriften 11
Anhang: zollfreie Niederlagen 18
§ 7. 3. Rechtsvorschriften über die Schiffahrt 20
§ 8. 4. Die Kolonialgesellschaften 23
§ 9. 5. Die Handelsstatistik 24

II. Abschnitt: Wirtschaftliche Ausgestaltung der Handelsbeziehungen.

§ 10. A) Allgemeines:
(Quellen. Wirtschaftlicher Charakter der einzelnen Schutzgebiete) 27
B) Handel mit den einzelnen Schutzgebieten:
1. Westafrika speziell Togo und Kamerun 29
§ 11. a) Schiffahrt 29
§ 12. b) Warenverkehr 32
2. Südwestafrika insbesondere 44
§ 13. a) Schiffahrt 44
§ 14. b) Warenverkehr 45
3. Deutsch-Ostafrika 49
§ 15. a) Schiffahrt 49
§ 16. b) Warenverkehr 53
4. Schutzgebiete in der Südsee 67
§ 17. a) Schiffahrt 67
§ 18. b) Warenverkehr 71
§ 19. C) Schlusswort 77
Tabellen 80

Einleitung.

Allgemeines. §1.

Als im Jahre 1884 das neugegründete deutsche Reich seine ersten noch sehr schüchternen und vorsichtigen kolonialpolitischen Schritte that, da wurde seitens der leitenden Stellen wiederholt und nachdrücklich der Grundsatz ausgesprochen, „dass Schutz und Aufsicht des Reiches im Ausland den deutschen Handelsunternehmungen zu folgen und nur soweit einzutreten haben, als sich für dieselben ein Bedürfnis geltend macht“ (I. Denkschrift über die deutschen Schutzgebiete, vom Jahr 1885). Es handelte sich also nach diesem Programm der Regierung nicht darum, neue Gebiete dem Reich zu erwerben, um Handelsbeziehungen erst anzuknüpfen, sondern lediglich schon bestehende Handelsverbindungen sollten den Schutz des Reiches geniessen. Es ist bekannt, wie wenig der erwähnte Grundsatz praktisch zur Geltung kam. Bei der in den folgenden Jahren erfolgten Aufteilung Afrikas und der Südsee zeigte sich, dass Deutschland zugreifen musste, wollte es nicht im Wettbewerb der Nationen den kürzeren ziehen. In Südwest- und Ostafrika insbesondere wurden weite Gebiete unter deutschen Schutz gestellt, mit denen noch keinerlei Handelsbeziehungen bestanden, ja die noch nicht einmal von einem Europäer betreten waren. Binnen kurzem standen im Vordertreffen des kolonialen Wettkampfes nicht mehr die Handelsformen und -Gesellschaften, sondern die kaiserliche Regierung; es trat die Notwendigkeit heran, die neu erworbenen Gebiete durch die Fäden neu zu schaffender Handelsbeziehungen an das Mutterland zu knüpfen und von Reichswegen koloniale Handelspolitik zu treiben.

Unbestreitbar beruht schon heute die wirtschaftliche Ausnutzung der Schutzgebiete auf Unternehmungen, welche ihr Dasein eben der Eigenschaft der Kolonie als solcher verdanken, und ohne den Schutz des Reiches nie zur Entstehung gelangt wären. Aus den Ereignissen der kolonialen Ausdehnung der europäischen Staaten in den letzten 15 Jahren mag der Gedanke entnommen werden, dass die Gegenwart allgemein zu den Obliegenheiten des modernen Grossstaates noch diejenige hinzugefügt hat, einen politischen Rahmen für den Welthandel seiner Unterthanen zu schaffen.

Neben der natürlichen Vorbedingung der politischen Besitzergreifung ist von besonderer Wichtigkeit für das Gedeihen des kolonialen Handels die rechtliche Grundlage, die den einzelnen Bethätigungen derselben von der Gesetzgebung verliehen wird. Beweise genug für die Bedeutung dieser Rechtsformen liefern viele koloniale Versuche der Vergangenheit, deren Misslingen z. B. auf eine falsche Rechtsform der Kolonialhandelsgesellschaften wie in Frankreich unter Louis XV., oder auf eine engherzige Zollpolitik wie in Spanien zurückzuführen ist.

Zu der eben berührten gesetzgeberischen Thätigkeit des Mutterlandes, in welcher sich gleichsam die Form verkörpert, tritt als Inhalt die Summe aller wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Mutterland und Schutzgebieten. Je nach der Stellung, welche die Reichsregierung einnimmt, gestalten sich diese nämlich auf dreierlei Art. Es kann einmal die privatwirtschaftliche und Handelsthätigkeit ganz aus eigenen Kräften sich entfalten und die Regierung hierbei lediglich die Rolle des politischen Schutzherrn spielen; so im Gebiet der Marschall-Inseln. Oder es kann seitens der Regierung des Mutterlandes wirtschaftlichen Unternehmungen Privater in den Kolonien, sei es finanziell oder sonstwie, Unterstützung gewährt werden; endlich aber kann die Regierung selbst mit eigens dazu bestimmten Mitteln Wirtschafts- und speziell Handelsunternehmungen ins Werk setzen. Die Förderungsmittel, welche in den beiden letzten Fällen der Regierung zur Verfügung stehen, sind ebenfalls verschiedenen Ursprungs; sie können einem auf Grund eines Gesetzes geschaffenen Fonds entnommen werden (Afrika-Fonds), oder aber sie werden von Jahr zu Jahr im staatsrechtlich vorgeschriebenen Wege in den gesonderten Kolonialetat des Reiches eingestellt („Zuschüsse"). Diese budgetmässigen Mittel stehen bei den jungen Kolonialunternehmungen der Gegenwart an Bedeutung weit voran; von unseren Schutzgebieten entbehren allein die Marschall-Inseln, wo die Jalnitgesellschaft die Kosten der Landesverwaltung trägt, des staatlichen Zuschusses. Soweit nun Zuschüsse des Reiches erforderlich sind, tritt für die Entwickelung des Handels wie überhaupt der wirtschaftlichen Beziehungen mit den Kolonien ein Faktor in Mitwirkung, dessen Tendenzen sehr häufig dem von der Regierung aufgestellten Programm zuwiderlaufen; dieser Faktor ist die parlamentarische Volksvertretung, deren gesetzgeberische Funktion hier deshalb erforderlich ist, weil der Etat (insbes. auch der Etat für die Schutzgebiete) durch ein Gesetz festgestellt wird (Art. 69 unt. 5 der R.Verf.). Wenn man annimmt, dass die Volksvertreter im Reichstag thatsächlich den Volkswillen ausdrücken, so enthält das Votum dieses Körpers den Ausdruck für den Grad des thätigen Interesses, welches das Volk an der Entwickelung von Handel und Wandel seiner Kolonien nimmt. Es scheint aber, den Kolonialdebatten des Reichstags nach zu urteilen, in weiten Kreisen noch ein sehr eng-kontinentales Kleinstaats-Empfinden zu herrschen, so

dass schwer zu ermessen ist, inwieweit nicht dieser oder jener unsichere Schritt der äusseren Kolonialpolitik dem Gefühl mangelnder Gefolgschaft des „Volkes“ zuzurechnen ist.

Das wünschenswerte Ergebnis des Zusammenwirkens der verschiedenen Faktoren, welche für die Entfaltung der Handels- und Wirtschaftsbeziehungen mit den Kolonien[1]) Mass geben, ist aber wohl darin zu erblicken, dass die Verbindungen zwischen dem Mutterland und den Schutzgebieten sich an Zahl und Bedeutung stetig heben, dass beide Teile ihren Bedarf, so weit thunlich, in ihrem beiderseitigen Warenaustausch decken, dass also die Kolonialprodukte im Mutterland ihren Hauptabsatz finden, und der Bedarf der Kolonien an Industrie- etc. Produkten vorwiegend durch das Mutterland gedeckt wird. Aber nicht mit Mitteln des Zwanges und ausschliessender Beschränkung ist dies zu erreichen — dies hat zur Genüge das spanische und portugiesische Kolonialsystem gelehrt — sondern in jeweiliger Anpassung an die Bedürfnisse der beiden Teile einerseits, an die Lage des Weltmarktes andererseits.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten aus ergiebt sich für die Betrachtung der Handelsbeziehungen Deutschlands zu seinen Schutzgebieten die notwendige Unterscheidung dahin, dass der Untersuchung der rechtlichen Grundlagen die Würdigung der auf den ersteren basierenden wirtschaftlichen Erscheinungen im Einzelnen zu folgen hat.

---

[1]) Wenn in der Folge wie schon im Vorausgehenden der Ausdruck „Kolonien“ als gleichbedeutend mit „Schutzgebieten“ gebraucht wird, so geschieht dies aus praktischen Gründen. Die subtile Unterscheidung zwischen beiden Begriffen und die damit zusammenhängende Frage nach der Natur der „Schutzherrschaft“ überhaupt kann hier als völlig fernstehend ausser Acht gelassen werden (cf. Laband, Deutsches Staatsrecht, Bd. I S. 749 ff.).

I. Abschnitt.

Rechtliche Grundlagen.

§ 2. **1. Rechtsquellen.**

Von den Rechtsvorschriften, welche für die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und seinen Schutzgebieten in Betracht kommen, gehört ein Teil dem Völkerrecht, ein Teil dem Staatsrecht, ein geringer Teil endlich dem Privatrecht an. Nach dem Inhalt der Vorschriften werden hieher zu rechnen sein die Bestimmungen über Zölle sowie Ein- und Ausfuhrverbote, über das Verbot von Handelsbeschränkungen, über Handelsstatistik, Handelsgesellschaften u. dergl. Dagegen bleiben im allgemeinen ausser Betracht die Vorschriften über den Betrieb von Handelsgewerben innerhalb des Mutterlandes und der Kolonien, da sie die äusseren Handelsbeziehungen nur mittelbar beeinflussen.

Für alle diese Gebiete bestehen verschiedene gesetzgebende Faktoren, entsprechend der Vielgestaltigkeit des modernen kolonialen Rechtes überhaupt. Die Rechtsvorschriften sind daher entweder völkerrechtlich, geschaffen von einem völkerrechtlichen Vertrag souveräner Staaten, oder staatsrechtliche, ausgehend vom deutschen Kaiser oder, kraft reichsgesetzlicher Übertragung von Beamten des Reiches oder der Kolonialgesellschaften.

Von diesen verschiedenen Quellen des Rechtes bedarf zunächst die völkerrechtliche einer besonderen Betrachtung. Bei der Aufteilung von Afrika und der Südsee traten nämlich Staatenverträge als Quellen reinsten Völkerrechts in einem bisher in der Geschichte nicht gekannten Maass auf: Nicht nur wurden ohne Schwertstreich hunderttausend von Quadratkilometern unter die Vertragschliessenden verteilt; diese trafen vielmehr auch noch Vorsorge für künftigen Handel, für zu erwartende Schiffahrt, für eine ganze Kultur, von der noch nichts bestand als die lebhafte Voraussicht derselben seitens der vertragschliessenden Mächte. Von diesen internationalen Übereinkommen sind in erster Linie zu nennen:

a) die sogenannte „Kongo-Akte“ vom 25. Februar 1885.

b) die sogenannte „Brüsseler Generalakte“ vom 2. Juli 1890.[1])

c) Für den Bereich der Südsee die besondere Vereinbarung zwischen Deutschland und England über die gegenseitige Handels- und Verkehrsfreiheit der beiderseitigen Besitzungen im westlichen stillen Ozean, vom 10. April 1886.

Die gesetzgebende Gewalt des deutschen Kaisers hat ihren Ursprung in dem für die staatsrechtliche Stellung des Schutzgebietes grundlegenden Satz, der sich schon in der ersten Fassung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete vom 6. April 1886 (RGBl. S. 75) in § 1 fand, und der in den folgenden Novellen des Gesetzes unverändert blieb: „Die Schutzgewalt in den deutschen Schutzgebieten übt der Kaiser im Namen des Reichs aus.“ Hinsichtlich der Bedeutung dieses Satzes und der wenigen Beschränkung in der gesetzgeberischen Gewalt des Kaisers im Einzelnen darf auf die Ausführungen von Stengels („die Deutschen Schutzgebiete“ S. 162 ff.) Bezug genommen werden.

Das Recht, auf dem Gebiet der allgemeinen Verwaltung, sowie des Zoll- und Steuerwesens allgemein verbindliche Verordnungen zu erlassen, ist in Togo und Südwestafrika auf den Kommissar (später Landeshauptmann), in Kamerun auf den Gouverneur vom Kaiser durch die Verordnung vom 19. Juli 1886 (Reichsanzeiger vom 23. Juli 1886, bei Riebow S. 177) übertragen worden. Dieselbe Befugnis erhielt der Kommissar (nunmehr Landeshauptmann) der Marschall-Inseln für seinen Amtsbezirk durch die Verordnung vom 15. Oktober 1886 (R.-Anz. vom 19. Oktober 1886, bei Riebow S. 563).

Die Übertragung des Verordnungsrechtes auf jene beiden Kolonialgesellschaften, welche seit Bestehen unserer Kolonieen innerhalb ihrer Territorien Landeshoheitsrechte ausübten, nämlich die deutsch-ostafrikanische Gesellschaft und die Neu-Guinea-Kompagnie, geschah in den diesen verliehenen Schutzbriefen, vom 27. Februar 1885 für erstere, vom 17. Mai 1885 und 13. Dezember 1886 für letztere datierend; die Hoheitsrechte der deutsch-

---

[1]) Der Geltungsbereich der Kongoakte (s. Deutsches Reichsgesetzblatt 1885 S. 215 ff., Riebow, Deutsche Kolonial-Gesetzgebung S. 102 ff.), das sogen. „konventionelle Kongobecken“, umfasst das durch die Wasserscheiden zu den andern Stromgebieten gebildete Stromsystem des Kongo und seiner Nebenflüsse, ferner westlich das Seegebiet vom 2° 30′ südl. Breite bis zur Mündung des Loge, östlich das Gebiet des Tanganyikasees mit seinen östlichen Nebenflüssen und die ganze Küste vom 5° nördl. Breite bis zur Mündung des Sambesi. Daher fällt Deutsch-Ostafrika in seiner ganzen Ausdehnung in das Bereich der Kongoakte; Kamerun nur soweit es im Sanga und dessen Nebenfluss Ngoko das Stromgebiet des Kongo berührt.

Der Bereich der Brüsseler Akte (D. R.Ges.-Bl. 1892 S. 605 ff. bei Riebow S. 127 ff.), welcher hinsichtlich der hier in Betracht kommenden Artikel 8—13 und 90—93 sich auf ganz Afrika vom 20° nördl. bis 22° südl. Breite erstreckt, umfasst alle deutschen Schutzgebiete Afrikas mit Ausnahme des südlichen Teiles von Deutsch-Südwestafrika.

ostafrikanischen Gesellschaft erloschen schon im Jahre 1891 infolge der Übernahme ihrer Territorien unter den unmittelbaren Schutz des Reiches; es sind aus jener ersten Periode, in welcher zur rechtlichen Ausgestaltung der Herrschaft die nötige Ruhe und Abgeschlossenheit mangelte, keinerlei Verordnungen mehr in Geltung. Von der Übernahme Ostafrikas ab erfolgte die Gesetzgebung auf dem regelmässigen Wege, durch den Kaiser selbst, den Reichskanzler oder durch deren Subdelegaten, den Gouverneur.

Die Landeshoheitsrechte der Neu-Guinea-Kompagnie sind derselben mit Ausnahme einer kurzen Periode vom Oktober 1889 bis 15. Juni 1892 bis heute verblieben.[1]) In den beiden der Gesellschaft aus gestellten Schutzbriefen sind ihr die „entsprechenden Rechte der Landeshoheit“ mit Ausnahme der Regelung der Rechtspflege, somit auch das Recht zum Erlass von Zollverordnungen, Ein- und Ausfuhrverboten etc. zugesprochen. Die Verordnungen werden seitens der Direktion der Kompagnie erlassen, unter ausdrücklicher Hervorhebung der Genehmigung des Herrn Reichskanzlers.“ Dem Landeshauptmann ist nur ein beschränktes Notverordnungsrecht zugestanden. Während der obengenannten Periode der Reichsverwaltung war ein kaiserlicher Kommissar an die Stelle des Landeshauptmanns getreten, dessen Befugnisse im allgemeinen die gleichen waren.

Wie in der verschiedenen Gestaltung und dem wiederholten Wechsel der rechtlichen Stellung der Schutzgebiete, so zeigt sich auch an der kolonialen Gesetzgebung, die nunmehr schon zwei stattliche Bände füllt, die tastende, hier und dort versuchende Unsicherheit eines Volkes, das, wiewohl als kolonisierende Nation älter als seine Rivalen, das Gebiet der politischen Kolonisation erst unlang betreten hat.

2. Zollvorschriften, Aus- und Einfuhrverbote.

§3. A. Stellung der Schutzgebiete zum Reich.

Bei der Erörterung der Stellung der deutschen Schutzgebiete auf dem Gebiet des Zollwesens kann die oft behandelte Frage der staatsrechtlichen Stellung unserer Kolonien überhaupt ausser Betracht bleiben. Jedenfalls sind dieselben nämlich nie in das Zollgebiet des Deutschen Reiches einbezogen worden: Diesem stehen vielmehr in den einzelnen Kolonien ebensoviele verschiedene Zolleinheiten gegenüber, so dass jedes Schutzgebiet im Verhältnis zum Reich wie zu den andern Schutzgebieten als Zollausland

[1]) Unterdessen sind, unterm 1. April 1899, infolge eines mit der Neu-Guinea-Komp. zustande gekommenen Vertrags unter Zustimmung der gesetzgebenden Körper die Gebiete der Kompagnie vom Reich übernommen worden; für die Aufgabe der Landeshoheit und der bisherigen Privilegien erhielt die Kompagnie eine Geld- (4 Mill. Mk.) und eine Landabfindung (50000 ha nach freier Wahl). S. Ver. v. 27. März 1899 (Reichsanzeiger No. 77, Kolon.-Blatt No. 7.

erscheint. Demgemäss unterliegen die von einem in ein anderes Schutzgebiet eingeführten Waren dort ebenso dem Eingangszoll wie die in das Reichszollgebiet eingeführten Waren. In letzterem Fall ist nun aber das Verhältnis ein ganz eigenartiges. Wie im Zollwesen überhaupt, so muss nämlich die Kolonie auch in der Zollgesetzgebung als Ausland behandelt werden. Thatsächlich wurden denn auch bis 1893 auf die Einfuhr der deutschen Kolonien ins Reichszollgebiet die Sätze des Generalzolltarifs angewendet, zu einer Zeit, da in Deutschland infolge der Handelsverträge bereits vielfach eine differenzielle Zollbehandlung bestand.

Nun hat ein Bundesratsbeschluss vom 2. Juni 1893 (Kolonialblatt 1893, S. 283, Zimmermann „Deutsche Kolonialgesetzgebung“ S. 22) ausgesprochen: „dass für die Erzeugnisse der deutschen Kolonien und Schutzgebiete die vertragsmässigen Zollsätze in Anwendung zu bringen sind.“ Inhaltlich deckt sich dieser Beschluss vollkommen mit einem Vertrag, in welchem einem fremden Staat das Recht der Meistbegünstigung zugestanden wird: es sollen nämlich nunmehr die Kolonien hinsichtlich der Zollbehandlung den meistbegünstigten Staaten gleich behandelt werden. Für die Form einer solchen Anordnung konnte selbstredend von einem Vertrag mangels vertragsfähiger Gegenkontrahenten nicht die Rede sein. Allein es erhebt sich die Frage, ob diese Anordnung mit Recht in Form eines Bundesratsbeschlusses erfolgt ist.

Vorausbemerkt muss werden, dass es sich nicht um einen Akt der Kolonialverwaltung, sondern ausschliesslich um eine Rechtsvorschrift innerhalb des Gebietes der engeren Reichsgesetzgebung handeln kann. § 1 des Gesetzes betr. die Rechtsverhältnisse des Schutzgebietes muss daher ausser Betracht bleiben. Den Inhalt des Beschlusses bildet aber auch keine Ausführungsbestimmung zu einem Reichsgesetz, sodass der Bundesrat als Verwaltungsorgan die Zuständigkeit für sich hätte (Art. 7 Z. 2 der Reichsverfassung). Das Vereinszollgesetz, wenn auch nicht zum Reichsgesetz erklärt, wird zwar bedenkenlos als solches behandelt; allein eine besondere Ermächtigung des Bundesrates zu dem hier in Frage stehenden Beschluss kann der Natur der Sache nach aus dem Vereinszollgesetz nicht entnommen werden; andererseits steht der Annahme eines an sich unbeschränkten Verordnungsrechtes des Bundesrates in Zollsachen, welche die Entstehungsgeschichte des Art. 48 der Reichsverfassung nahelegen könnte, der bestimmte Wortlaut der zitierten Z. 2 des Art. 7 der Reichsverfassung entgegen. Ebensowenig kann endlich die besondere Stellung in Betracht kommen, welche der Bundesrat sonst — als eine Art Nachfolger der Zoll-Generalkonferenzen — in der Finanzverwaltung des Reiches einnimmt. Denn der Inhalt des Beschlusses bildet die Herabsetzung der Zollpflicht aller der Importeure von Waren, welche durch Einfuhr derselben aus den Schutzgebieten in das Reichszollgebiet mit der Zollhoheit des Reiches in Berührung kommen.

„Handelt es sich aber darum, Vorschriften von rechtlichem Inhalt (Rechtssätze) hinsichtlich einer der im Art. 35 der Reichsverfassung aufgeführten Angelegenheiten zu erlassen, so lässt die Reichsverfassung hierfür keinen andern Weg zu als die Reichsgesetzgebung“ (siehe Laband „Deutsches Staatsrecht“ Bd. II S. 884, cf. auch Bd. I, S. 224 ff.).

Diese Auffassung wird auch durch die Erwägung nahe gelegt, dass eine Bestimmung, wie sie der Beschluss vom 3. Juni 1893 trifft, gegenüber einem andern Zollausland, abgesehen von den Kolonieen, nur in Form eines völkerrechtlichen („Handels-“) Vertrags getroffen werden könnte, eines Vertrags, der vom Kaiser, als Repräsentanten des Reiches abgeschlossen wird, aber zu seiner staatsrechtlichen Geltung der Genehmigung der gesetzgebenden Faktoren bedarf.

Es ist demnach nicht zu ersehen, woher der Bundesrat seine Kompetenz zur Beschlussfassung vom 3. Juni 1893 abgeleitet hat; eine Begründung ist derselben nicht beigegeben worden; auch ist des Beschlusses laut der stenographischen Berichte im Reichstag keine Erwähnung gethan worden, so dass die Annahme etwa einer stillschweigenden Zustimmung des gesetzgebenden Faktors nicht gerechtfertigt erscheint. Man wird sich vielmehr der Ansicht zuneigen müssen, dass der vielleicht unbequeme Weg der Reichsgesetzgebung der staatsrechtlich richtige gewesen wäre.

§ 4. B. Die Kongoakte und die Brüsseler Generalakte.

Bei der Betrachtung der auf den Handel bezüglichen Vorschriften der beiden internationalen Übereinkommen können die Bestimmungen über die Sklaverei, da der Sklavenhandel die Handelsbeziehungen mit Europa nicht berührt, übergangen werden. Die sonstigen einschlägigen Bestimmungen sind im einzelnen folgende:

a) Kongoakte. Art. 1 derselben bringt neben dem Geltungsbereich der Akte (siehe oben S. 5) den Hauptgrundsatz zum Ausdruck mit den Worten: „Le commerce de toutes les nations jouera d'une complète liberté.“[1]) Aus diesem Grundsatz werden hinsichtlich der Aus-, Ein- und Durchfuhr der Waren die weiteren Folgerungen gezogen in Art. 3 und 4. Art. 3 lautet: „Les marchandises de toute provenance importées dans ces territoires, sous quelque pavillon que ce soit, par la voie maritime ou fluviale ou par celle de terre, n'auront à acquitter d'autres taxes que celles qui pourraient être perçues comme une equitable compensation de dépenses utiles pour le commerce et qui, à ce titre, devront être également supportées par les nationaux et par les étrangers de toute nationalité.

Tout traitement différentiel est interdit à l'egard des navires comme

[1]) Der deutsche Text ist nur Übersetzung, nicht Original.

des marchandises.“ Ferner Art. 4 Abs. 1: „Les marchandises importées dans ces territoires resteront affranchies de droits d'entrée et de transit.“

Entsprechend findet sich dann sowohl in der Kongo- wie in der Niger-schiffahrtsakte die Bestimmung, dass die diese Ströme passierenden Schiffe und Waren, ohne Rücksicht auf ihre Herkunft und Bestimmung, von jeder Art Durchgangszoll befreit sein sollen (l. c. Art. 14 Abs. II bezw. Art. 27 Abs. III) und keinerlei Zoll von Waren, welche sich an Bord der Schiffe befinden, erhoben werden soll (Art. 27 Abs. IV).

Die aus der Akte sich ergebenden Verpflichtungen wurden, was den Niger betrifft, in Art. 30 von England, in Art. 31 von Frankreich gesondert, in Art. 32 aber von jeder der übrigen Signaturmächte übernommen „pour le cas où elle exercerait dans l'avenir des droits de souveraineté ou de protectorat sur quelque partie des eaux de Niger, des ses affluents, enbranchements et issues.“ Da nämlich die Nebenflüsse der beiden Ströme in jeder Hinsicht denselben Gesetzen unterworfen sein sollen wie die Ströme selbst (Art. 15 und 28), so gelten diese Gesetze auch für die deutschen Gebiete, soweit sie an solchen Nebenflüssen partizipieren. Dies ist der Fall in Kamerun, dessen ausgedehntes Hinterland durch den Sanga und seinen Nebenfluss Ngoko mit dem Kongo, und durch den Benue mit dem Niger in Verbindung steht. Deutschland ist für das Gebiet dieser Flussläufe und ihrer Nebengewässer bis zur Wasserscheide an die allgemeinen Vorschriften von Art. 1—8 der Akte, für die zum Schutzgebiet gehörigen Stromstrecken aber noch an die besonderen Vorschriften der Kongo- und Niger-Akte (Kap. IV und V) gebunden — Für Ostafrika haben nur jene Art. 1—8 Bedeutung, da trotz der zeitweiligen Verbindung des Tanganyika-Sees mit dem Kongo durch den Lakuga das Gebiet dieses Sees geographisch dem Stromsystem des Kongo nicht mehr angehört.

b) Die Brüsseler Akte, deren Geltungsgebiet (siehe S. 5) in den hier einschlägigen Vorschriften dasjenige der Kongoakte vollständig in sich schliesst und weit über dasselbe hinausgreift, geht von wesentlich andern Motiven aus; ihr Ziel war nach den Worten des Eingangs der Akte in erster Linie Schutz der Eingeborenen Afrikas gegen den Sklavenhandel, nebenbei Bestärkung und Vervollständigung der bereits bestehenden internationalen Beschlüsse. Es kommen daher hier lediglich die Art. 8—13, sowie 90—93 in Betracht, welche die Einfuhr von Schiesswaffen und Munition, sowie von Spirituosen betreffen. Art. 8 verbietet „soweit es der gegenwärtige Zustand der Grenzen ermöglicht,“ im Prinzip die Einfuhr von Feuerwaffen, besonders von gezogenen und vervollkommneten Gewehren, sowie von Schiesspulver, Kugeln und Patronen. Art. 9 und 10 enthalten eine sehr beschränkte Einfuhrerlaubnis, nämlich nur unter der Bedingung der Lagerung der Schiesswaffen etc. in öffentlichen Lagerhäusern, Abstempelung der an zuverlässige Personen abgegebenen Gewehre u. ä. m. Nur für die weniger gefährlichen

nicht gezogenen Feuersteingewehre und für gewöhnliches Schiesspulver („Handelspulver") sind Privatlagerhäuser sowie ein streng kontrollierter Handel mit den Eingebornen zugestanden. Art. 10 lässt sodann in Abs. II auch eine Durchfuhr der genannten Artikel grundsätzlich nur unter der Voraussetzung zu, dass der Transitartikel zum Schutz der militärischen Handels- oder Missionsstationen verwendet werde.

Die Artikel 90—93 treffen eine auf einem historischen Gesichtspunkt beruhende Unterscheidung: auf der einen Seite „les regions de cette zone, où il sera constaté que soit à raison des croyances religieuses, soit pour autres motifs, l'usage des boissons distillées n'existe pas ou ne s'est pas developpé" (Art. 91); andererseits „les regions de la zone qui ne sont pas placés sous le régime de la prohibition et où les spirituux sont actuellement ou soumis à un droit d'importation inferieur à 15 francs par hectolitre à 50° centrigrades" (Art. 92). Für erstere Gebiete wird ein striktes Einfuhrverbot für Spirituosen ausgesprochen; für Gebiete der zweiten Art aber soll auf die Anfangsdauer von 3 Jahren ein Einfuhrzoll von 15 Francs für das Hektoliter von 50° Alkoholgehalt gelegt werden, nach dieser Frist eine Erhöhung auf 25 Francs gestattet sein. Die Mächte behielten sich jedoch vor, in den Gebieten, wo sie schon vorher höhere Zölle erhoben, diese höheren Zölle beizubehalten oder noch weiter zu erhöhen.

Von den deutschen Kolonieen Afrikas fallen Togo und Kamerun, wo schon vor der deutschen Besitzergreifung Spirituosen in reichem Mass importiert wurden, unter Art. 92, Südwestafrika und Ostafrika dagegen unter Art. 91.

Der Brüsseler Akte, deren Punktationen übrigens nachräglich auch die südafrikanische Republik sich unterworfen hat (Volksraadsbeschluss vom 30. November 1896) ist eine „Erklärung" (bei Riebow S. 173) derjenigen Mächte beigegeben, welche seinerzeit an der Kongokonferenz beteiligt waren. Aus dieser Erklärung ist zu entnehmen, dass das in der Kongoakte vertretene System vollständiger Zollfreiheit sich nicht aufrecht erhalten liess, und dass insbesondere die Brüsseler Akte den beteiligten Mächten „impose des obligations qui exigent impérieusement des ressources nouvelles." Die Kongomächte sprechen sich daher die Befugnis zu, für alle Einfuhrwaren einen Zoll bis zu 10% ad valorem zu erheben, wobei jedoch für Spirituosen ausdrücklich auf Kapitel VI der Brüsseler Akte verwiesen und neuerlich jeder Durchgangszoll verboten wird.

§ 5.

C. Entwicklung der Zollvorschriften in den einzelnen Schutzgebieten.[1])

1. Togo. Schon in dem Vertrag vom 24. November 1885 (Riebow S. 79) zwischen Frankreich und Deutschland, betr. die deutschen und fran-

[1]) Bei den folgenden Darlegungen wurde das im vergangenen Jahr erworbene

zösischen Besitzungen an der Westküste von Afrika und der Südsee, war in Abschnitt II der Erlass gemeinsamer Zollbestimmungen für die beiderseitigen Gebiete zwischen den englischen Besitzungen an der Goldküste im Westen und Dahomey im Osten vorbehalten worden. Eine solche Vereinbarung nebst einem Zolltarif enthielt dann zum erstenmal der Vertrag vom 25. Mai 1887 (Reichs-Anz. vom 1. Juni 1887). Der Tarif wurde in einer Verordnung vom 1. Oktober 1888 (Riebow S. 271), betr. das Verfahren bei Erhebung von Einfuhrzöllen in dem Schutzgebiet von Togo, bekannt gemacht, in welcher zugleich (§ 15 daselbst) zwei eben erst erlassene Verordnungen vom 26. Juli 1887 betr. „Kontrolle der eingeführten zollpflichtigen Waren“ und betr. „Zahlung der Zölle und Einbringen zollpflichtiger Waren,“ wieder aufgehoben wurden.

Dieser erste Zolltarif bestand nicht einmal $1^1/_2$ Jahre. Denn ein neuerliches Übereinkommen zwischen Deutschland und Frankreich vom 26. Dezember 1889, in Kraft seit 1. März 1890, brachte eine Erneuerung der Zolleinigung nebst einem neuen Zolltarif, dessen Sätze in dem deutschen und französischen Gebiet an der Sklavenküste, übereinstimmend angewendet werden sollten, bei freiem Durchzug von einem Gebiet ins andere.

Auf Grund dieses Vertrags erging die Verordnung vom 28. Febr. 1890 (Riebow S. 276), durch welche folgende Artikel einem Zoll unterworfen wurden: Spirituosen (4—25 cts. pro Liter), Gewehre (1,25 frs. pro Stück), Pulver (6,25 frs. pro 100 englische Pfund), ferner Tabak (25 cts. pro kg) und Salz (10 frs. pro 1000 kg). Die im gleichen Jahre ergangene Brüsseler Generalakte brachte für Togo eine Verordnung vom 21. Mai 1892 (Riebow S. 276), welche für sämtliche eingeführte Spirituosen einen einheitlichen Zoll von 12 Mk. (= 15 frs.) pro 100 Liter festsetzte und an Stelle der früheren Strafsätze für Zoll- und Steuerhinterziehung strengere statuierte. Die Positionen des früheren Tarifs für Rum sowie für Genever unter 40 % wurden hierdurch erhöht. — Den Abschluss der Entwickelung brachte die Übereinkunft zwischen Deutschland und England vom 24. Februar 1894, betr. Einführung eines einheitlichen Zollsystems für Togo und das Gebiet der Goldküste östlich vom Volta (s. Zimmermann a. a. O. S. 75). Der hierdurch neuerlich abgerundete Tarif ist der jetzt noch geltende.

2. Kamerun. Den Beginn der Zollgesetzgebung bildeten Anordnungen über Ausfuhrzölle auf Palmöl und Palmkerne, die durch Verordnung vom 20. Juli 1885 eingeführt wurden. — Die ersten Kolonialzölle überhaupt. Eine Verordnung vom 8. November 1887 nebst Ausführungs-

---

Gebiet von Kiaotschou nicht einbezogen, da bei der Kürze der seither verflossenen Zeit die rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse sich noch zu wenig geklärt und konsolidiert haben, von einer Entwickelung der Handelsbeziehungen aber vollends nicht gesprochen werden kann. Dasselbe gilt von den soeben in deutschen Besitz übergegangenen Inselgruppen der Marianen-, Ladronen- und Karolinen-Inseln.

verordnung vom gleichen Tag (Riebow S. 240) hob dieselben auf und setzte an ihre Stelle Einfuhrzölle und einen Zolltarif, der jedoch im Jahre 1891 durch eine Verordnung vom 28. Mai ds. Jahres aufgehoben und durch einen neuen Tarif mit teilweise höheren Sätzen ersetzt wurde (Riebow S. 245). Dieser erhielt nur eine neue Position durch die Verordnung vom 21. Nov. 1891, durch welche auch für Gewebe ein Einfuhrzoll angeordnet wurde.

Das Jahr 1898 brachte eine neue Zollverordnung, durch welche die ganze frühere Zollgesetzgebung aufgehoben wurde: Verordnung vom 1. Nov. 1898 nebst Ausführungsverordnung vom gleichen Tage (s. Kolonialblatt 1898 S. 734 ff.), in Kraft seit 1. März 1899. — Als typische Zollsätze des Tarifs seien folgende genannt: Spirituosen bis 49 % Tralles 50 Pf. pro l.; jedes % Tralles 5 Pf. pro l. mehr; Feuerwaffen 2,50 Mk. pro Stück; Pulver 15 Pf. pro kg.; Tabak 50 Pf. pro kg. — Nicht zu vergessen ist daneben, dass für denjenigen Teil des Gebietes von Kamerun, welcher dem konventionellen Kongobecken angehört, eine Weiterbildung der Grundsätze der Kongoakte erfolgt ist durch die Deklaration der Brüsseler Akte.

3. Deutsch-Südwestafrika. Auch hier beginnt die Zollgesetzgebung mit Einrichtung von Ausfuhrzöllen in einer Verordnung von 1888 (in Kraft seit 1. Oktober, das Datum ist nicht bekannt; s. Riebow S. 320) Zölle wurden erhoben für Ausfuhr und Durchfuhr von Pferden, Rindvieh, Ziegen und Schafen, von Straussenfedern, Elfenbein und Fellen; bei den Tieren nach Massgabe der Stückzahl, bei den Produkten nach Massgabe des Wertes (5 % desselben). Diese Verordnung wurde durch eine allgemeine Zollverordnung vom 10. Oktober 1896 (Zimmermann S. 272) ausser Kraft gesetzt; die Ausfuhrzölle blieben teilweise bestehen; daneben wurden Einfuhrzölle in den der Verordnung beigegebenen Tarif aufgenommen. Als Beispiele mögen folgende Zollsätze dieses Tarifs dienen: Bier aller Art 6 Pf. pro kg; Schiesspulver, Schrot, Zündhütchen 1 Mk. pro kg; Cigarren, Cigarretten, Plattentabak 2 Mk. pro kg; Hinterladegewehre 20 Mk. pro Stück. Der Tarif wurde später in einzelnen Nummern geändert, so dass durch die Bekanntmachung vom 15. Oktober 1898 eine Veröffentlichung desselben in der Gestalt, wie er seit 1. Juni 1898 in Kraft ist, erfolgte. Die Ausfuhrzölle wurden durch die Zusatzverordnung vom 20. Oktober 1898 (Kolonialblatt 1899 S. 3) noch um zwei Nummern vermehrt.

4. Deutsch-Ostafrika. Deutsch-Ostafrika, die grösste unter den deutschen Kolonieen, hat, entsprechend seiner wechelvollen Geschichte und der Kompliziertheit seiner Verhältnisse, auch hinsichtlich der Gestaltung der Zölle etc. die verschiedenartigste Entwickelung aufzuweisen. Hier spielten von Anbeginn internationale Übereinkommen die grösste Rolle, welche zumeist in erster Linie die Festlegung der sich allmählich erweiternden Grenzlinien des Gebiets bezweckten. Aus diesem Grund muss auch die geographische Entwickelung derselben im Auge behalten werden.

Zeitlich voran steht die Generalakte der Kongokonferenz vom 26. Febr. 1885, welche für Deutschland am 8. April 1885, als dem Tage der Ratifizierung in Kraft trat (laut Art. 38 Abs. II der Akte). Das Geltungsgebiet waren die von der damaligen „Gesellschaft für deutsche Kolonisation“ (nachmaligen „Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft“) erworbenen Binnenländer Usagara, Nguru, Useguha und Ukami. Für diese Gebiete galt also der in der Kongoakte festgelegte Grundsatz voller Handels- und insbesondere Zollfreiheit. Die gesamte Küstenstrecke war noch im Besitz des Sultans von Sansibar. Mit diesem schloss nun das Reich am 20. Dezember 1885 einen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag (Reichs-Gesetz-Blatt 1886 S. 261, Riebow S. 636), von dessen reichem Inhalt die Art. 6—13 eine Regelung der Zollverhältnisse treffen. Art. 7 gab dem Sultan die Berechtigung für alle in seinem Gebiet eingeführten Waren einen Eingangszoll von 5 % des Werts, für Spirituosen von 20 % Alkoholgehalt und darüber einen Zoll von 25 % ad valorem zu erheben. Ausserdem wurde ihm in Art. 8 ein tarifmässiger Spezialzoll zugestanden für die Waren, „welche aus seinem eigenen Gebiete oder aus den ausserhalb desselben auf dem übrigen afrikanischen Kontinent gelegenen Territorien in seine Häfen gebracht werden.“

Die Bestimmungen dieses Vertrags erlangte für die deutsche Kolonie unmittelbar Bedeutung, als durch den am 1. Juli 1890 zwischen Deutschland und England abgeschlossenen Vertrag die beiden Mächte sich in die ostafrikanischen Küstengebiete teilten, und die bisherige Sansibar-Küste Deutschland anheimfiel. Nunmehr erhielten die Artikel der Kongoakte auch in diesem Gebiet als einer deutschen Besitzung, Geltung, es vertrugen sich hiermit zwar die Ausfuhrzölle, nicht aber der bisher erhobene Einfuhrzoll. Allein bereits am 2. Juli 1890 war die Brüsseler Akte zustande gekommen, die wenigstens beschränkte Einfuhrzölle gestattete. Die an der Kongokonferenz beteiligten Mächte, darunter Deutschland, machten durch die der Brüsseler Akte beigegebene, oben bereits erwähnte „Erklärung“ von dieser Befugnis Gebrauch, und zwischen Deutschland, England und Italien wurde ein eigener „Tarif für die östliche Zone des konventionellen Kongobeckens“ (Riebow S. 420) vereinbart, der zugleich mit der Brüsseler Akte in Kraft treten sollte. Nunmehr entsprach der bisher gehandhabte Tarif des Sansibar-Vertrags den internationalen Verpflichtungen Deutschlands und er blieb thatsächlich wie vorher in Kraft bis ins Jahr 1892, wo ihm durch einen Gouvernementsbefehl vom 1. Mai 1892 eine zweite Abteilung ausfuhrzollpflichtiger Gegenstände beigefügt wurde. Dieser Tarif wurde, nebst einer Liste der vom Einfuhrzoll befreiten Waren als zweiter Anlage, der am 1. April 1893 erlassenen ausführlichen Zollordnung (Riebow S. 410, Zimmermann S. 13) beigegeben. Allein nachdem schon eine Verordnung vom 3. Oktober 1893 (Zimmermann S. 41) eine kleine Erweiterung gebracht.

wurde bereits am 30. Oktober gl. Jahres ein neuer, vollständiger Zolltarif veröffentlicht (Zimmermann S. 42), der im wesentlichen den alten Sansibartarif zur Grundlage hat und seither durch Verordnungen vom 14. Februar 1894, 2. Oktober 1895, 9. Juni und 18. August 1897 (Zimmermann S. 72, 183, 350 und 355) nur unwesentliche Modifikationen, oder Interpretation erfuhr.

Während die bisherigen Zollvorschriften lediglich für die Küstenstrecke Geltung hatten, machte in den letzten Jahren der gesteigerte Verkehr auch eine Regelung der Zollverhältnisse an den Binnengrenzen erforderlich. Nachdem schon Anfang des Jahres 1898 ein Zusatz zum Zolltarif, Binnen-, Aus- und Einfuhrzölle enthaltend, veröffentlicht worden war (Kolonialblatt 1898 S. 200) wurde in der Verordnung vom 1. August 1898 (ebenda S. 616) eine eigene Binnenzollordnung erlassen. Die neueste Gestaltung endlich geschah durch die Zollordnung vom 1. Januar 1899 (Kolonialblatt 1899 S. 46), deren Tarif insbesondere bei den Ausfuhrzöllen eine Erweiterung (28 Nummern) enthält; auch ist die Umschlagsabgabe, hinsichtlich deren vorher keinerlei gesetzliche Vorschriften bestanden, ausdrücklich in die Verordnung aufgenommen.

Typische Sätze dieses Tarifs sind folgende:

a) Ausfuhrabgaben: Elfenbein 15 % Zoll, 1,5 % Umschlagsabgabe. Negertabak 5 % Zoll, 5 % Umschlagsabgabe. Pferde pro Stück 23 Rupien.

b) Einfuhrabgaben: Spirituosen aller Art mit Ausnahme von Bier, Wein, Wermut und Schaumwein 5 % Zoll, 15 % Umschlagsabgabe. Reis, ungeschält: 100 Ratel = 30 pesa. Reis, geschält: 100 Ratel = 40 pesa.

5. Die Schutzgebiete in der Südsee. Die Zoll- etc. Gesetzgebung hat in den Schutzgebieten der Neu-Guinea-Kompagnie, sowie in dem Gebiet der Marschall-, Providence- und Brown-Inseln eine Entwickelung überhaupt nicht aufzuweisen; die Ursache bildet bei jenen die Schwierigkeit der Erforschung und Ausnutzung, welche die Schutzgebiete immer noch auf der ersten Stufe der Kultivation festhält; bei letzteren die grosse Einfachheit und Beschränktheit aller Verhältnisse. Demgemäss bestehen Zollvorschriften auf den Marschall-Inseln überhaupt nicht, während die einzige für das Neu-Guineagebiet bisher erlassene Zollordnung vom 30. Juni 1888 (Riebow S. 523) nur durch eine Verordnung vom 18. Oktober 1895 (Zimmermann S. 187) einige unwesentliche Änderungen erfuhr.

§ 6. D. Die geltenden Vorschriften.

Die Entwickelung der Zoll-, Ein- und Ausfuhrvorschriften hat schon ergeben, was als Charakteristikum der herrschenden Verhältnisse zu erwarten

ist: eine grosse Mannigfaltigkeit in den verschiedenen Schutzgebieten, innerhalb deren nur ein gemeinsames Moment sich geltend macht, nämlich die strengere zollpolitische Behandlung von Schiesswaffen und Munition, und von Spirituosen. Ein Vergleich der geltenden Vorschriften lässt erkennen, dass je weniger der Handel der einzelnen Gebiete entwickelt oder von Belang ist, desto freier auch die Ein- und Ausfuhrverhältnisse sich gestalten. Demgemäss zeigen die Südseegebiete sowie Deutsch-Südwestafrika am wenigsten Zollbeschränkungen. Auf den Marschall-Inseln werden, wie bereits erwähnt, Zölle überhaupt nicht erhoben; in Neu-Guinea aber wie in Südwestafrika besteht der Grundsatz der Zollfreiheit mit der Einschränkung der Zollpflicht aller im Tarif genannten Artikel (s. insbes. § 3 der Verordnung vom 10. Oktober 1896); dabei weist allerdings der südwestafrikanische Tarif erheblich mehr Nummern auf als jener von Neu-Guinea.

In Togo, Kamerun und Ostafrika besteht dagegen der Grundsatz eines allgemeinen Einfuhrzolles, der in Togo 4% (s. Art. 2 Ziff. 2 des Vertrags vom 24. Februar 1894), in Kamerun und Ostafrika 5% (s. § 11 der Verordnung v. 1. Januar 1899 und Ziff. 7 des Küstentarifs) des Wertes der eingeführten Waren beträgt. Derselbe Grundsatz ist in nuce auch in dem Binnenzolltarif für Ostafrika enthalten, wenn daselbst (§ 1) für „alle Tauschwaren und europäische Bedarfsartikel“ ein 5%iger Einfuhrzoll festgesetzt ist. Wie die Wertermittelung zu geschehen hat, ist für Togo nicht präzisiert; dagegen enthält die zitierte Verordnung für Ostafrika in § 16 hierüber genaue Anweisung, wonach bei der Ausfuhr der Marktpreis am Verschiffungsort, bei der Einfuhr derjenige des Eingangsortes, abzüglich des Zollbetrags, eventuell der Ursprungspreis einschliesslich Fracht- und sonstige Spesen zu Grund zu legen ist.[1]) Für Kamerun soll als Wert der Fakturawert des Verzollungshafens gelten, eventuell soll eine Ermittelung im einzelnen stattfinden. Nach Analogie dürfte demnach auch in Togo und Südwestafrika für den Wert derjenige des Eingangshafens massgebend sein.

Von der Einfuhrzollpflicht sind sowohl in Togo und Kamerun wie in Ostafrika zahlreiche Artikel befreit, welche dem Tarif in einem besonderen Verzeichnis beiliegen; es sind in der Hauptsache Gegenstände, die weniger zu Handelszwecken, als vielmehr der Ausrüstung und Verproviantierung der Europäer dienen, ferner solche, welche der Kultivation des Schutzgebietes förderlich sind. Dem allgemeinen Einfuhrzollgebot stehen ferner die Tarifsätze einzelner Artikel gegenüber, für welche ein erhöhter Prozentsatz des Wertes, oder eine feste Taxe nach dem Gewicht angesetzt ist. Ersterer Kategorie gehören wieder die Spirituosen und Feuerwaffen nebst Munition, ferner in Togo und Kamerun der Tabak an.

---

[1]) In einem Runderlass vom 2. Oktober 1895 (Zimmermann S. 183) werden zur Wertermittelung noch weitere genaue Anleitungen gegeben.

Was die Ausfuhrzölle anlangt, so besteht eine allgemeine Zollpflicht lediglich in Ostafrika, wo schon vor 1899 thatsächlich die meisten Landesprodukte im Tarif aufgeführt waren. Nunmehr sind durch § 10 der Verordnung vom 1. Januar 1899 und Ziff. 27 des Tarifs Anlage A alle nicht besonders genannten „Waren oder Güter afrikanischen Ursprungs", soweit sie nicht ausdrücklich hiervon befreit sind (Anlage B), einer Umschlagsabgabe[2]) von 1,5% unterworfen. Auch von den wenigen Ausfuhrartikeln Südwestafrikas sind die hauptsächlichsten zu verzollen; nämlich Guano, Felle und Straussenfedern, sowie neuestens Rind- und Kleinvieh. In Neu-Guinea ist bloss Kopra zollpflichtig.

Eine andere Art Sonderbestimmungen sind die Zollbefreiungen und -ermässigungen für die von den Missionsgesellschaften eingeführten Waren. Solche Vorschriften bestehen für Ostafrika, Kamerun und Togo. In Ostafrika sind sämtliche innerhalb des Schutzgebiets angesiedelten christlichen Missionsgesellschaften ohne Unterschied der Nationalität vom Zoll befreit: Verordnung v. 13. Januar 1892 (Riebow S. 426). In Togo und Kamerun werden zwar Zölle erhoben, diese jedoch den Gesellschaften, sofern sie nicht Handel treiben, bis zur Höhe von 1000 Mk. rückvergütet (Verordnung vom 17. November 1894, bezw. 15. September 1895, Zimmermann S. 132 bezw. 179). Zu erwähnen ist ferner ein Gouvernementsbefehl vom 9. Juli 1891 (Riebow S. 426), wonach in Ostafrika die deutschen Kriegsschiffe als Zollausland zu gelten und daher von auswärts übernommene Güter nicht zu verzollen haben, ferner aber auch die Proviantzufuhr der Kriegsschiffe vom Land her zollfrei ist.

Anlangend die Aus- und Einfuhrverbote, so beruhen die ersteren z. T. auf Anordnungen von vorübergehender Bedeutung; so auch, obwohl eine Geltungsdauer nicht genannt ist, die Verordnung vom 8. Mai 1897 (Zimmermann S. 345), erlassen z. Z. der grossen Rinderpest: Die Ausfuhr von Fellen, Häuten, Klauen etc. ist, sofern nicht genügende Desnfektion nachgewiesen ist, verboten. Eine Anordnung dauernder Art ist das Ausfuhrverbot für Rindvieh in der Verordnung vom 20. November 1892 (Riebow S. 258) für Togo. In Ostafrika ist ein gleiches Verbot ausgesprochen in der Verordnung vom 25. Mai 1893 (Zimmermann S. 22); es kann aber, wie auch in Togo, in Ausnahmefällen die Erlaubnis zur Ausfuhr erteilt werden. Eine weitere Verordnung vom 3. Oktober 1893 (Zimmermann S. 41) hat für diese Ausnahmefälle auch den zu entrichtenden Zoll normiert. — Ferner ist verboten in Togo die Ausfuhr von Holz ohne

[2]) Die Umschlagsabgabe entspringt dem Recht der Regierung, die Waren durch eigene Angestellte ausschliesslich verladen zu lassen, ein Recht, das im europäischen Verkehr längst verschwunden ist (Schönberg, Handb. d. pol. Öko-nomie, 4. Aufl. Bd. II, 2, S. 299 Note 101). Genauere gesetzliche Anhaltspunkte, insbes. eine Definition, sind in den Gesetzessammlungen und dem amtlichen Kolonialblatt nicht auffindbar.

besondere Genehmigung des Landeshauptmanns (Verordnung v. 1. Aug 1896, Zimmermann S. 263), in Ostafrika die Ausfuhr von Eseln (Verordnung vom 1. Juni 1897. Zimmermann S. 348). Erwähnt mag endlich noch werden die für Kamerun erlassene Verordnung zum Schutz gegen die Verfälschung der zur Ausfuhr bestimmten Landeserzeugnisse vom 3. Mai 1894 (Zimmermann S. 91), in deren § 3 die Ausfuhr von verfälschten, (§ 1 der Ver.) gewöhnlich Ausfuhrartikel bildenden Landeserzeugnissen verboten wird.

Im Gebiet der Marschall-Inseln besteht hinsichtlich der Schusswaffen, Munition und Sprengstoffe sowohl ein Einfuhr- wie ein Ausfuhrverbot. Dem geographischen Charakter dieses Inselgemenges entsprechend bildet nämlich das in der Verordnung v. 3. Juni 1886, bezw. 8. Januar 1887 (Riebow S. 611) ausgesprochene Handelsverbot in seinen thatsächlichen Wirkungen ein Einfuhrverbot. Die Ausfuhr vom deutschen Gebiet auf andere Inseln ist ausdrücklich untersagt in der Verordnung vom 23. Mai 1887 (Riebow S. 612); dieses Verbot wurde nach Einverleibung der Insel Nauru (Pleasant Island) auf diese Insel ausgedehnt (Verordnung vom 16. April 1888, Riebow S. 613).

Auch in den anderen Schutzgebieten untersteht die Einfuhr von Feuerwaffen, wie in Anbetracht der Brüsseler Akte nicht anders zu erwarten, ausnahmsweisen Bestimmungen. Für Ostafrika[1]) hat schon eine Verordnung vom 9. Juli 1892 (Riebow S. 390) ein Einfuhrverbot enthalten in der Bestimmung, dass Einfuhr und Handel nur dem Landeshauptmann gestattet sei. Das Verbot ist ohne Einschränkung wiederholt in der Verordnung vom 1. Februar 1894 (Zimmermann S. 71), hierzu Verordnung vom 25. Mai 1894 und vom 15. Dezember 1894 (a. a. O. S. 100 und 133), welche die besonderen Ausnahmefälle nach Massgabe der Regeln der Brüsseler Akte spezialisieren. Für Kamerun und Togo ist ein ausdrückliches Einfuhrverbot nicht erlassen; die hier einschlägigen Bestimmungen lehnen sich vielmehr direkt an den Art. 9 der Brüsseler Akte an, indem sie die Beschränkungen und Voraussetzungen der Einfuhr von Feuerwaffen und Munition im Sinn der internationalen Vereinbarung regeln. Inhaltlich ist jedoch der Unterschied gegenüber Ostafrika nicht wesentlich. Die Verordnungen vom 16. September 1892 für Togo (Riebow S. 262) und vom 16. März 1893 für Kamerun sind vollständig gleichlautend. Die Verordnung vom 30. September 1897 (Zimmermann S. 364) welche für den Südbezirk Kameruns (Klein Batanga bis Campo-Fluss nebst Hinterland) die Einfuhr von Kriegsmaterial „bis auf weiteres“ überhaupt untersagte, ist unterdes (Verordnung v. 14. November 1898, Kolonialblatt 1899 S. 53) wieder beseitigt worden.

In Südwestafrika hatte schon die Verordnung vom 10. August 1892 (Riebow S. 218) die Einfuhr verboten; die an deren Stelle getretene Ver-

[1]) Die besonderen Bestimmungen über Ein- und Ausfuhr und über Ausfuhrzölle der Schusswaffen sind in § 2 der letzten Zollverordnung ausdrücklich vorbehalten.

ordnung vom 29. März 1897 (Zimmermann S. 334) enthält denselben Grundsatz, verfährt aber noch strenger insofern, als der Handel mit Feuerwaffen etc. den Privatleuten ganz verschlossen und nur dem Landeshauptmann vorbehalten ist. — Für Neu-Guinea findet sich in der Verordnung vom 13. Januar 1887 (Riebow 533) das Verbot, Waffen, Munition und Sprengstoffe an die Eingeborenen zu verabreichen, was einem Einfuhrverbot gleichsteht (siehe S. 17 bezüglich der Marschall-Inseln). Auch enthielt der Zolltarif unter C ein Einfuhrverbot für die erwähnten Artikel. Ferner ist den fremden, im Schutzgebiet ansässigen und daselbst Handel treibenden Schiffern untersagt, Feuerwaffen etc. zum Zweck des Handels bei ihren Handelsfahrten im Schutzgebiet bei sich zu führen (Verordnung vom 25. August 1894, Zimmermann S. 115).

Was die Spirituosen betrifft, so konnte weder in Togo noch in Kamerun, in Anbetracht der schon vor 1890 bethätigten massenhaften Einfuhr, ein Verbot derselben aufgestellt worden (s. Art. 92 der Brüsseler Akte). Auch in Ostafrika besteht ein solches nicht. Dagegen enthielt für Südwestafrika die Verordnung vom 13. März 1893 (Zimmermann S. 8) in § 1 den Grundsatz, dass Bier, Wein oder Branntwein nur mit schriftlicher Erlaubnis der Behörden eingeführt werden dürfen. Doch wurde auch dieses Verbot beseitigt, indem durch Verordnung vom 21. Januar 1895 (Zimmermann S. 142) Nichteingeborene von der Einholung dieser Erlaubnis befreit wurden.

In Neu-Guinea werden Spirituosen den Feuerwaffen gleich behandelt; im Tarif ist allerdings ein Einfuhrverbot nicht enthalten. Im übrigen schützen vor Missbrauch derselben, wie auch auf den Marschall-Inseln, lediglich die Vorschriften der inneren Verwaltung über das Schankgewerbe. Auch die bei der Nähe Chinas bedrohliche Gefahr des Missbrauchs von Opium wird vom Schutzgebiet durch das Verbot der Einfuhr dieses Artikels (Zolltarif sub C) ferngehalten. — Schliesslich ist in diesem Zusammenhang noch des für Ostafrika geltenden Verbots der Einfuhr fremder Kupfermünzen (Verordnung v. 17. Januar 1893, Zimmermann S. 4) und der sogenannten Mombassa-Rupien (Verordnung v. 20. September 1893) zu gedenken, Anordnungen, die dem Schutz des kolonialen Münzsystems dienen.

Anhang: Zollfreie Niederlagen.

Den Zollvorschriften der einzelnen Kolonien nicht unterworfene Gebietsteile (Zollausschüsse) wie z. B. das Hamburger Freihafengebiet, oder aber einen Freihafen wie Kiautschou besitzen die Schutzgebiete nicht. Wohl aber hat sich aus dem Grundsatze der Zollfreiheit der Durchfuhr die Notwendigkeit ergeben, für lediglich der Durchfuhr dienende Waaren besondere Veranstaltungen zu treffen, in Gestalt von zollfreien Niederlagen, öffentlichen

Lagerhäusern u. a. Die Gestaltung im einzelnen ist verschieden. In Togo hat eine Verordnung vom 18. Mai 1894 (Zimmermann S. 99, mit unwesentlichen Änderungen durch Verordnung vom 6. Juli 1894, a. a. O. S. 105) an Stelle der bisherigen öffentlichen Zollspeicher „Privattransitlager" geschaffen d. h. Lagerräume in Privathäusern von Kaufleuten, welche unter Mitverschluss der Zollbehörden stehen. Die hier gelagerten Waren werden nicht als zollfrei behandelt: die Zollbeträge werden vielmehr berechnet, aber für eine bestimmte Zeit kreditiert. Erfolgt innerhalb dieser Frist die Wiederausfuhr, so werden die für die betreffenden Waren berechneten Zollbeträge niedergeschlagen. Die für Togo wie für Kamerun in gleicher Weise bestehenden öffentlichen Lagerhäuser für Feuerwaffen und Munition dienen lediglich Zwecken der inneren Verwaltung, gehören also nicht hierher. Im übrigen besteht zwar auch für Kamerun nach § 4 der Verordnung vom 1. November 1898 (Kolonialblatt S. 735) in beschränktem Mass der Grundsatz der Rückvergütung des Zolles bei Wiederausfuhr der zollpflichtigen Waren; allein eine gesetzliche Vorschrift über Zollniederlagen oder dergl. fehlt. (Vergl. auch § 9 der Ausführungs-Verordnung zur letztzitierten Verordnung; ferner § 18 der Zollverordnung für Südwestafrika vom 10. Oktober 1896, wo gleichfalls öffentliche Niederlagen, oder private mit Zollmitverschluss vorgesehen sind).

Ganz anders sind die hierher einschlägigen Bestimmungen in Ostafrika. Hier besteht die Vorschrift, dass an der Küste Ein- und Ausfuhr nur an bestimmten Plätzen stattfinden darf. (cf. § 3 der Zollverordnung von 1899). Den Warenverkehr mit dem Zollausland vermitteln aber lediglich die Hauptzollämter (Tanga, Dar-es-Salaam und Kilwa Kivindje; Pangani ist seit 1. April 1897 Zollamt 1. Klasse) sowie die Zollämter 1. u. 2. Klasse. Die (Neben-) Zollämter 3. Klasse können den Warenaustausch in der Regel nur innerhalb des Zollgebiets, nach und von auswärts aber nur durch Vermittelung der grösseren Zollämter bethätigen (Zollverordnung § 5 und 6). Die in § 13 l.c. vorgesehenen zollfreien Niederlagen waren schon vor Erlass der Zollverordnung durch eine Verordnung vom 10. Januar 1892 (Riebow S. 422) vom 1. März 1892 ab errichtet worden. Sie erscheinen in dreifacher Gestalt. Die öffentlichen Läger (in den Zollschuppen) dienen zur Aufbewahrung von Einfuhr- wie Ausfuhrartikeln; durch die Lagerung wird noch keine Zollpflicht begründet, vielmehr wird nur ein Lagerschein ausgestellt, der, ein Wertpapier, verkäuflich, verpfändbar und sonst übertragbar ist (§ 10 l.c.). Eine Zollpflicht entsteht lediglich bei der Einfuhr und Ausfuhr der gelagerten Waren in den freien Verkehr (§ 11 l.c.). Eine weitere Art sind die Privatläger der grösseren Firmen für Einfuhrartikel, unter Mitverschlusss der Zollbehörde (§ 17 l.c.); auch dies sind „Freiläger", so dass bei Lagerung noch keine Zollpflicht besteht. Eine dritte Art endlich sind Privatläger für Ausfuhrartikel, welche von Agenten der Handelsdampfer und

von grösseren Handelsfirmen unter den Bedingungen des § 17 errichtet werden können. Bei den letzteren muss aber vor der Lagerung der Waren der Zoll entrichtet werden, und es werden nicht „Lagerscheine“, sondern nur „Zoll- und Verbrauchssteuerquittungen“ ausgegeben, welche allerdings gleich jenen übertragbar sind.

In den Gebieten der Südsee bestehen keine derartigen Einrichtungen.

§ 7. 3. Rechtsvorschriften über die Schiffahrt.

Die Schiffahrt ist für den Handel Deutschlands mit seinen Schutzgebieten in zweifacher Hinsicht von Bedeutung. In erster Linie bildet der Ozeanverkehr den einzigen Verbindungsweg zwischen Mutterland und Kolonien, und wird dies auch bleiben, wenn internationale Schienenwege wie die centralafrikanische Nord-Süd-Linie ins Werk gesetzt sind. Von den rechtlichen Grundlagen der Ozeanschiffahrt können hier nicht etwa die allgemeinen Sätze des deutschen Seerechts o. ä., sondern lediglich die wenigen gesetzgeberischen Akte Betrachtung finden, welche die Unterstützung der von privatem Kapital geschaffenen und betriebenen Dampferlinien bezwecken. In zweiter Linie aber sind für den auswärtigen wie für den Binnenhandel in Afrika von Bedeutung die Schiffahrtsverhältnisse auf den Binnengewässern des Erdteils. Ist bislang auch der thatsächliche Binnenschiffahrtsverkehr noch ein verhältnismässig geringer, so ist ihm doch unbestreitbar eine hohe wirtschaftliche Zukunft sicher; und es empfiehlt sich deshalb, den rechtlichen Rahmen zu betrachten, der in dem internationalen Übereinkommen der Kolonialmächte, den Thatsachen vorauseilend, für die Binnenschiffahrt geschaffen worden ist.

A. Dampfersubventionen.

Mit dem Gesetz v. 6. April 1885 betr. eine Postdampferverbindung mit Ostasien und Australieg (R.G.Bl. 1885 S. 85) wurde der erste Schritt von deutscher Seite auf dem so vielbestrittenen Gebiet der Dampfersubventionen gethan. Die beiden, infolge des Gesetzes ins Leben getretenen Linien des Norddeutschen Lloyd, Bremerhaven—Shanghai und Bremerhaven—Sidney kamen für unsere Schutzgebiete in der Südsee insofern in Betracht, als auf der erstgenannten Singapore, auf der letztgenannten Sidney den Anschlusspunkt für eine Verbindung mit Neu-Guinea bildete. Nachdem zuerst der Schiffsverkehr durch seitens der Neu-Guinea-Kompagnie gecharterte Dampfer des norddeutschen Lloyd besorgt worden war, wurde durch Ges. v. 20. März 1893 (R.G.Bl. 1893 S. 95) vom Deutschen Reich eine Subvention für eine regelmässige Postdampferverbindung mit Neu-Guinea bewilligt.

Ergänzend wurde sodann durch Ges. v. 13. April 1898 (R.G.Bl. S. 163) für Einrichtung einer 14tägigen Verbindung mit China und Erhöhung der

Fahrgeschwindigkeit auf der ostasiatischen und australischen Linie eine Subventionserhöhung verfügt.

Ein zweites Subventionsgesetz ist dasjenige vom 1. Febr. 1890 (R.G.Bl. 1890 S. 19), betr. eine Post-Dampfschiffsverbindung mit Ostafrika. Durch dasselbe wurden vom Reich für 10 Jahre je 900000 Mk. für eine monatliche Linie nach Sansibar und Delagoabai bewilligt. Diese Dampferverbindung trat infolge des Vertrags mit der neuentstandenen Gesellschaft „Deutsche Ostafrika-Linie“ vom 5. bezw. 9. Mai 1890 (Riebow S. 396) ins Leben.[1])

Die Subventionsgesetze und die auf Grund derselben abgeschlossenen Verträge enthalten Vorschriften über Tonnengehalt und Schnelligkeit der Schiffe, Zwischenhäfen etc., daneben aber ist hauptsächlich freie Beförderung der Postsachen, sowie der sie begleitenden Beamten, ferner Ermässigungen für gewisse Kategorien von Personen (Regierungsbeamte) oder Gütern (Missionsware) ausbedungen.

B. Freiheit der Ozeanschiffahrt.

Der Ozean ist in der Regel ein freier Tummelplatz für die Fahrzeuge aller handeltreibenden Nationen. Ein Recht, Schiffe anderer Nationen von einem Meeresteil auszuschliessen, besteht nur auf Grund internationaler Regelung der Seefischerei oder aber im Fall der Aufteilung eines ozeanischen Gebiets in Interessensphären. Letztere Erscheinung ist schon im Hinblick auf geographische Eigenart dieses Gebietes allein im stillen Ozeane gegeben, und überhaupt denkbar. Hier scheidet eine nach Längen- und Breitengraden bestimmte Grenzlinie das Gebiet deutschen Einflusses von der englischen Interessensphäre. In beiden Ozeangebieten ist nun durch Vereinbarung zwischen Deutschland und England vom 10. April 1886 (Riebow S. 83) jedem anderen Teil die volle Freiheit der Schiffahrt verbürgt worden, d. h. die Schiffe des anderen Teiles sind hinsichtlich der Fahrt selbst, wie hinsichtlich der Abgaben den einheimischen Schiffen gleichgestellt (s. den zitierten Vertrag sub III),

C. Freiheit der Binnenschiffahrt.

Die grossen Ströme Afrikas bilden, soweit sie schiffbar sind, einerseits ein allen anderen dort verwendbaren überlegenes Verkehrsmittel, andererseits aber sind sie die Aus- und Eingangsthore des geschlossenen Kontinents für den auswärtigen Handel. Auf letzterem Gebiet liegt ihre überwiegende Bedeutung, die zu der umfangreichen internationalen Regelung Anlass ge-

[1]) Sie scheidet sich in eine Hauptlinie (Hamburg—Delagoabai) mit Berührung deutsch-ostafrikanischer Häfen und in zwei Küstenlinien, welche die Küstenplätze mit Sansibar verbinden.

geben hat. Beim Kongo und Niger handelt es sich um Wasserstrassen, welche Gebiete der verschiedensten Kolonialstaaten berühren[1]) und deshalb zu allgemeinen Verkehrswegen von Natur bestimmt sind. Diese Erkenntnis hat zur Abfassung der Kongo- und der Nigerschiffahrtsakte geführt (Kap. IV und V der Kongoakte; Riebow S. 112 ff.). Im einzelnen enthält der hier ausgesprochene Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt folgende Ausgestaltungen: In der Beförderung von Reisenden, wie von Waren sollen alle Nationen, also auch die am Stromgebiet nicht territorial Beteiligten, gleiche Behandlung erfahren, es darf an niemanden eine ausschliessliche Schiffahrtsbegünstigung verliehen werden. Nur solche Abgaben sollen erhoben werden, welche an sich als ein Entgelt für der Schiffahrt geleistete Dienste erscheinen; die Abgaben werden erschöpfend aufgezählt. Jede andere Abgabe oder Beschränkung, wie z B. Stations-, Stapel-, Niederlage-, Umschlags- oder Aufenthaltspflicht, ist unzulässig.[2])

Von den deutschen Kolonien partizipiert Kamerun an der Kongo- wie an der Nigerschiffahrt; an ersterer (wie bereits erwähnt) durch Ngoko und Sanga, an letzterer durch den Benue. Beides die natürlichen Verkehrswege mit dem entlegenen Hinterland. Das Togogebiet, dessen Hinterland seinen Abfluss naturgemäss zum Niger finden sollte, ist trotz der deutschen Verträge mit den Sultanen von Gandu, Nupe und Jlorin vom Niger abgeschnitten.

Die aus der Kongoakte für ihre Gebiete sich ergebenden Verpflichtungen haben Deutschland, England und Frankreich in späteren Übereinkommen wiederholt anerkannt und geographisch genauer spezialisiert. Hierher gehören Art. 8 des Vertrags vom 1. Juli 1890 zwischen Deutschland und England (Riebow S. 99), Art. 6 des Vertrags vom 15. November 1893 zwischen den Gleichen (Zimmermann S. 54), ferner Art. 3 des Vertrags vom 15. März 1894 zwischen Deutschland und Frankreich (Zimmermann S. 80).

Eine dritte Wasserstrasse, welche dem auswärtigen Handel unserer Schutzgebiete dienlich ist, ist der Sambesi. An diesem Stromgebiet haben sowohl Ostafrika, wenn auch nur mittelbar, wie auch Südwestafrika, dieses direkt, Anteil. Ostafrika steht durch den Abfluss des Nyassa-Sees. Schire, der in den Sambesi mündet, mit diesem und der Küste in Verbindung. Südwestafrika dehnt sich im Nordosten in einem langen, in minimo 20 Meilen breiten Streifen bis zum Sambesi aus (cf. Vertrag vom 1. Juli 1890 Art. 3).

---

[1]) Auch am Kongo haben (neben dem Kongostaat) Portugal und Frankreich, sowie Deutschland Anteil.

[2]) Nach Art. 16 bezw. 29 der Akte gelten die gleichen Bestimmungen auch für Strassen und Eisenbahnen, soweit sie dem Ausbau der Wasserstrassen dienen. Hierunter fällt vor allem die 1898 eröffnete Kongobahn nach Stanley-Pool. In unseren Schutzgebieten ist noch nichts Derartiges vorhanden.

Während der Wasserweg vom Nyassa in den Sambesi bereits dem Handel des Hinterlandes von Ostafrika eröffnet ist, mag die für Südwestafrika bestehende Möglichkeit, einen Handelsweg nach Osten und damit eine Handelsverbindung vom atlantischen zum indischen Ozeane zu erhalten, erst in später Zukunft praktische Bedeutung gewinnen.

Im übrigen bestehen über die Sambesischiffahrt keine der Kongo- und Nigerakte entsprechenden Vereinbarungen. Doch ist auch hier bisher der Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt in der Praxis herrschend gewesen, wie denn auch der den grössten Teil des Stromes de jure wenigstens beherrschende Staat, Portugal, bereits in dem Vertrag vom 30. Dezember 1886 Art. 5 (Riebow S. 89) im Grunde die Politik der „offenen Thür" anerkannt hat.

Die Nilschiffahrt kann aus natürlichen Gründen für den Aussenhandel Ostafrikas keine Bedeutung erlangen, während von den Vereinbarungen über binnenländische Wassergebiete, wie Schari-Tsadsee, oder Tanganyika, oder über weniger bedeutende Grenzflüsse wie Volta und Campo abgesehen werden kann, da denselben für den Handel mit dem Ausland keine nennenswerte Bedeutung zukommt.

4. Die Kolonialgesellschaften. § 8.

Soll das heimische Kapital reichlich und wirkungsvoll den Kolonien zugeführt werden, so ist es unerlässlich, dass für das von Zusammenwirken mehrerer Kapitalisten die geeignete Rechtsform geschaffen wird. Trotz der mannigfaltigen Formen, die das deutsche Handelsrecht für Handelsgesellschaften zulässt, machte sich zu Beginn der kolonialen Epoche doch der Mangel einer speziellen Form für koloniale Handelsgesellschaften fühlbar, einer Form, die es möglich machte, die Vorzüge der Aktiengesellschaft mit jenen einer Korporation nach preusischem Landrecht zu vereinigen.

Eine solche Rechtsform schufen die §§ 8—10 des Gesetzes, betr. die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete vom 16. April 1886, bezw. 15. März 1888 (Riebow S. 23 ff.). Voraussetzung für die Anwendbarkeit dieser Rechtsform ist 1. dass es sich um eine Kolonialgesellschaft handelt, d. h. eine Gesellschaft, welche ausschliesslich die Kolonisation der deutschen Schutzgebiete bezweckt (oder welcher in denselben Hoheitsrechte verliehen sind); 2. die Gesellschaft muss deutsch sein, d. h. ihren Sitz im Reich oder in den deutschen Kolonien haben; 3. die Satzungen der Gesellschaft müssen die in § 9 des Gesetzes genannten Bestimmungen enthalten über Erwerb und Verlust der Mitgliedschaft, Rechte und Pflichten der Mitglieder, Gewinnverteilung u. a. m. Die Anwendbarkeit der §§ 8—10 auf die Gesellschaft wird durch Bundesratsbeschluss ausgesprochen. Damit hat die Gesellschaft die Eigenschaft einer juristischen Person, sowie Prozessfähigkeit erworben und untersteht auf allen Gebieten einer allgemeinen Aufsicht des Reichs-

kanzlers. Den Gläubigern haftet für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft ausschliesslich das Gesellschaftsvermögen.[1])

Die Kapitalistenvereinigungen, welche die Erschliessung und Verwertung der deutschen Schutzgebiete bezwecken, haben zum grossen Teil die Form der zitierten §§ 8—10 angenommen; doch haben auch einige die Gestalt einer Korporation nach preussischem Landrecht beibehalten; ferner sind auch die Formen des Handelsgesetzbuchs (Kommandit-, Aktiengesellschaften), der Gesellschaft mit beschränkter Haftung, sowie endlich die Form der bürgerlich-rechtlichen Gesellschaft vertreten.

§ 9. 5. Handelsstatistik.

Die grossen Gesichtspunkte, die inneren Gesetzmässigkeiten, welche dem Warenaustausch der Länder und Erdteile innewohnen, herauszuschälen, dazu kann in hervorragender Weise die Vergleichung der sorgfältig ermittelten Einzelzahlen dieses Verkehrs verhelfen. Die statistische Methode bietet auch das einzige technische Hilfsmittel, um der Ausgestaltung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und seinen Kolonien nachzugehen. Hierbei stehen sich die Zahlen der im Deutschen Reich geführten Statistik und die in den einzelnen Schutzgebieten ermittelten Grössen gegenüber.

In den Schutzgebieten konnte begreiflicherweise in den ersten Jahren kleiner Anfänge von einer eigentlichen statistischen Thätigkeit noch nirgends die Rede sein. Die erste, weil einfachste und naheliegendste Berücksichtigung fand die Handelsstatistik bei der Zollgesetzgebung, indem die Ergebnisse der Zollregistrierung das handelsstatistische Material lieferten. Eine besondere diesbezügliche Vorschrift findet sich zuerst in § 5 der Verordnung vom 1. Oktober 1888 (Riebow S. 271) für Togo, wonach die Handeltreibenden periodische Verzeichnisse der eingeführten zollpflichtigen Waren an die Zollbehörde abzuliefern haben. Die hierdurch ermöglichten sehr primitiven Resultate erfuhren eine Förderung durch die Verordnung vom 27. August, bezw. 15, Juni 1891 (Riebow S. 267) „zum Zweck der Aufstellung einer Ein- und Ausfuhrstatistik“. Jene Verzeichnisse mussten nun mit der Angabe des Einkaufspreises, später, seit der Verordnung vom 1. Juli 1893 (Zimmermann S. 25) mit der Angabe des „Einstandspreises am Verzollungsort“, d. h. des Fakturapreises der Ware unter Zuschlag der Spesen und Gefälle — jeder einzelnen Warengattung versehen werden, um eine Statistik der Warenwerte zu ermöglichen. Hierzu traten gleichgeartete Verzeichnisse — ohne Wertangabe — der Handelshäuser über die ausgeführten Waren; diese Nachweise beschränken sich nicht mehr auf zollpflichtige Waren.

[1]) Vergl. im übrigen: von Stengel a. a. O. S. 144 und Ring „Die deutschen Kolonialgesellschaften“.

Für die Statistik in Kamerun haben die Verordnungen vom 22. Januar und 22. Juli 1890 sowie vom 19. Juni, bezw. 16. Dezember 1892 (Riebow S. 230 ff.) die nötigen Anweisungen gegeben. Zur Feststellung der Einfuhr dienen die Schiffsmanifeste (mit Wertangabe), zur Feststellung der Ausfuhr die Verzeichnisse der Handelsfirmen und Pflanzer, deren Wertangabe der letzte bekannte europäische Marktpreis zu Grunde zu legen ist. Unbeschadet dieser Vorschriften haben aber ferner alle Empfänger von eingeführten Waren, und jeder, der Erzeugnisse ausführt, über die Ein- und Ausfuhr ein Formular mit 4 bezw. 5 Rubriken (darunter Wertangabe in Mark) auszufüllen.

Vergleicht man diese rudimentären Vorschriften mit denjenigen des Reichsgesetzes vom 20. Juli 1890, betreffend die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Ausland, so muss der gewaltige Unterschied zwischen der kolonialen und der Reichsstatistik sofort ins Auge fallen. Beide haben das einzige nur gemeinsam, dass das Urmaterial der Statistik Anmeldungen seitens der beteiligten Personen bilden. In Deutschland ist dabei zur Ausstellung der Anmeldung der Absender der Waren verpflichtet; in den Kolonien teils der Warenführer, teils der Absender oder gar der Empfänger, unter welchen drei Bezeichnungen meist immer wieder die Handelsfirmen zu suchen sind. Dagegen ist von einer so genauen Ausscheidung der Durchfuhr, von einer Unterscheidung der Waren nach Herkunft oder Bestimmungsort, wie sie in der Reichsstatistik besteht, in den Kolonien nichts oder wenigstens erst seit den letzten drei Jahren etwas zu bemerken. Am meisten unterscheidet sich die Ermittelung der Werte hier und dort. In Deutschland enthalten die das statistische Urmaterial bildenden Anmeldungen überhaupt keine Wertdeklarationen. Die Warenwerte werden vielmehr erst bei der Ausbeutung durch das kaiserl. statistische Amt in der Weise gewonnnen, dass alljährlich durch Einvernahme von Sachverständigen-Kommissionen Einheitspreise für die einzelnen Warengattungen ermittelt werden.

In den Kolonien dagegen enthalten schon die Urangaben in den Anmeldebogen Wertdeklarationen der Ein- und Ausführenden. Der Massstab der Wertangabe ist verschieden; in Togo der Einstandspreis, in Kamerun aber merkwürdigerweise nicht der Preis am Ort, sondern der europäische Marktpreis. Das Urmaterial der kolonialen Handelsstatistik wird übrigens, nach vorheriger Überprüfung durch die kolonialen Zollbehörden, zur Verarbeitung ebenfalls periodisch dem kaiserl. statistischen Amt übermittelt. Vor allem aber ist bedauerlich, umsomehr als hierfür jeder Grund zu fehlen scheint, dass in der Handhabung der Statistik in den Kolonien so wenig Einheitlichkeit herrscht; wenn man auch darauf verzichten muss, vorerst ein Urmaterial von gleicher Zuverlässigkeit wie im Mutterland zu erhalten, so könnte doch der Wert des Materials, wie es eben ist, durch gleichmässige Sichtung und Rubrizierung wesentlich gehoben werden.

Ausser den genannten bestehen in den Schutzgebieten über die Handelsstatistik keine besonderen verordnungsmässigen Vorschriften. Wohl aber bedarf die für Ostafrika bestehende Einrichtung einer „statistischen Gebühr“ Erwähnung, welche sich in § 30 der Zollverordnung von 1899 findet, und welche, wie ihr Muster, die deutsche statistische Gebühr, durchaus Zwecken der Handelsstatistik dient. Für alle in den Küstenplätzen ein- und ausgeführten Waren, ferner aber für die von einem Zollplatz zum andern auf dem Seeweg überführten Waren ist eine Gebühr von 8 pesas pro 100 Rupien (= 0,125 % des Wertes) zu entrichten. Wen die Gebührenpflicht trifft, ist nicht ausdrücklich ausgesprochen; es dürfte aber keinem Zweifel unterliegen, dass es nach Analogie der statistischen Gebühr im deutschen Reich derjenige ist, welcher im Moment der Anmeldung der Waren deren Inhaber (natürlicher Besitzer) ist.

Von den Schutzgebieten der Südsee ist in Neu-Guinea das statistische Material lediglich in den Berichten der Kompagnie enthalten, während auf den Marschall-Inseln die Handelsstatistik auf die Ergebnisse der Thätigkeit der wenigen dort handeltreibenden Firmen beschränkt ist.

II. Abschnitt.

Wirtschaftliche Ausgestaltung der Handelsbeziehungen.

1. Allgemeines.

A. Quellen. § 10.

Der Strom des Handels und Verkehrs, der zwischen Deutschland und seinen Schutzgebieten flutet, lässt sich an den beiden Endpunkten fassen und in Zahlen darstellen. Es werden daher die Nachweise einerseits der deutschen Statistik, andererseits der Statistik der einzelnen Schutzgebiete die Hauptquellen bilden. In erster Linie steht das Hauptwerk, die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebietes sowie die Statistik der Seeschiffahrt. Eine sehr schätzenswerte Zusammenfassung des Materials der Reichsstatistik enthalten die vom Reichsamt des Innern herausgegebenen Hefte über „den auswärtigen Handel des deutschen Zollgebietes nach Herkunfts- und Bestimmungsländern in den Jahren 1880—1896"; sowie (seit 1894) das „statistische Jahrbuch für das deutsche Reich". Die deutschen Kolonien treten hier allerdings auch erst seit frühestens 1889 und in zunehmender Spezialisierung auf; immerhin ergeben sich Angaben in fortschreitender Reihe von 9 Jahren.

Anders liegt die Sache bei den aus den einzelnen Schutzgebieten hervorgehenden Nachweisungen. Dieselben finden sich niedergelegt z. T. in den fast alljährlich dem Reichstag vorgelegten „Denkschriften über die Entwickelung der deutschen Schutzgebiete", z. T. in „Jahresberichten", zum grössten Teil aber in den Spalten des amtlichen „Kolonialblattes". Dasselbe erschien zuerst im Jahre 1890, umfasst also bis jetzt neun geschlossene Jahresbände. Bedauerlicherweise sind aber die statistischen Tabellen der Kolonien in dem Amtsblatt teilweise nicht regelmässig enthalten; auch zeigen dieselben, so wie sie aufgenommen sind, die bunteste Verschiedenheit der Struktur. Das Schutzgebiet des Neu-Guinea-Gebiets erfreute sich bisher — wie oben erwähnt — überhaupt keiner Statistik; die von der Kom-

pagnie herausgegebenen „Nachrichten aus Kaiser Wilhelmsland“ (erscheinen seit 1885) enthalten zwar wertvolle Berichte über die geographische und kulturelle Erschliessung des Schutzgebietes; dagegen nur sehr spärliche auf den Handel bezügliche Angaben. Das „Kolonialblatt“ bringt nur Auszüge aus den „Nachrichten“ der Kompagnie.

Im übrigen finden sich Einzelheiten und einschlägige Aufsätze in der „Deutschen Kolonialzeitung“, dem Organ der Deutschen Kolonialgesellschaft, in den von G. Meinecke in Berlin herausgegebenen „Kolonialen Jahrbüchern“ u. a. a. O.

Dass eine Statistik überhaupt erst frühestens im vierten Jahr nach der Besitzergreifung ins Leben trat, erscheint natürlich, wenn man erwägt, dass eine solche bereits einigermassen geregelte und gesicherte Verhältnisse voraussetzt. Sehr zu bedauern ist jedoch, dass die statistischen Veröffentlichungen im „Kolonialblatt“ an einer hochgradigen Zerrissenheit und Unsicherheit kranken. So enthält z. B. die Einfuhrstatistik für Togo pro 1889—91 keine Wertangaben, dagegen folgende Mass- und Gewichtsbezeichnungen: Liter (nebst „Kiste zu 8 l.“), Kilogramm, englische Pfund und Stück. Die Ein- und Ausfuhrwerte in Ostafrika sind zuerst lediglich in Rupien, 1892 plötzlich bloss in Dollars, dann wieder in Rupien und Mark angegeben. Für Südwestafrika enthalten die Bände des „Kolonialblattes“ nur alle paar Jahr zerstreute Angaben, bald über den Handel der Walfischbai, bald die Lüderitzbucht, bald von Swakopmund. Nicht selten zeigen auch konsequent veröffentlichte Zahlenreihen plötzlich ohne ersichtlichen Grund eine Lücke, so z. B. die Zollerträgnisse in Ostafrika. Wie es endlich mit dem Warenverzeichnis der Statistik von Ostafrika bestellt ist, kann am besten aus der Kritik Dr. Kaergers im „Kolonialen-Jahrbuch“ 1894 ersehen werden (cf. auch „Kolonialzeitung 1892 S. 175, und 1893 S. 6 ff.).

Diese Angaben konnten nicht umgangen werden, da aus der Zerstreutheit und Lückenhaftigkeit des vorhandenen Materials der Standpunkt für die Beurteilung der aus diesem Material entnommenen Resultate sich ergeben muss.

Prüft man nun die Glaubwürdigkeit dieses Materials, so wird dieselbe durchschnittlich bei den Angaben der Reichsstatistik eine erheblich grössere sein als bei jenen der Kolonialstatistik. Doch ist wohl zu unterscheiden, ob es sich um Einfuhr- oder Ausfuhrziffern handelt. Jene berichten immer über eine abgeschlossene Thatsache, diese nur über einen geäusserten Willensentschluss, dessen Verwirklichung durch die verschiedensten Umstände (Unfall, neuerliche Verfügung über die Ware u. a. m.) ins Ungewisse gerückt ist. Die Einfuhrziffern werden daher zuverlässiger als die Ausfuhrziffern, die Angaben über Herkunft der Waren zuverlässiger als diejenigen über Bestimmungsort sein. Anders liegt es aber bei einem Vergleich der totalen Ausfuhrmengen eines Artikels im Schutzgebiet mit den Angaben der Einfuhr dieses Artikels nach Deutschland. Hier handelt es

sich um die Herkunft der Waren, welche besonders bei Plantagen-Objekten, in der Kolonie als dem Ausfuhrgebiet offenkundiger und darum sicherer feststellbar ist als bei der massenhaften Einfuhr in das Reich, wo der Herkunftsort räumlich und zeitlich fern abliegt. Hier dürfte den Ausfuhrangaben der kolonialen Statistik ausnahmsweise der Vorzug zu geben sein.

B. Wirtschaftlicher Charakter der einzelnen Kolonien.

Jene drei Arten von Kolonien, welche man gewöhnlich unterscheidet (Ansiedlungs-, Handels- und Pflanzungskolonien; cf. von Stengel a. a. O. S. 3 ff.) finden sich sämtlich bei Deutschlands Schutzgebieten vertreten. Die Berücksichtigung dieser Einteilung ist von praktischer Bedeutung deshalb, weil die Handelsbeziehungen des Mutterlandes zu den Kolonien, je nach ihrem wirtschaftlichen Charakter, wesentlich verschiedene Gestalt tragen, und insbesondere in ihrer Entwickelung völlig verschiedene Wege gehen.

Von unseren Schutzgebieten tragen Togo, Kamerun und die Marschall-Inseln den Grundzug der Handelskolonien, d. h. die Thätigkeit der Weissen beschränkt sich auf den Austausch der Waren. Von den Gebieten der Neu-Guinea-Kompagnie ist Kaiser Wilhelmsland eine reine Pflanzungskolonie, der Bismarck-Archipel, bisher vorwiegend Handelskolonie, scheint dieselben Bahnen zu betreten. Ein ausgeprägtes Ansiedelungsgebiet für Europäer ist Südwestafrika, während das grösste und verschiedenartigste Schutzgebiet, Ostafrika, einstweilen noch Handels- und zum kleinsten Teil Pflanzungsgebiet, bestimmt zu sein scheint, alle Erscheinungsformen in sich zu vereinigen.

An der Hand dieser Unterscheidung ergiebt sich die natürliche Erwägung, dass Handelsbeziehungen sich spät mit den Pflanzungs-, noch später mit den Ansiedelungskolonien entwickeln, während solche bei den Handelskolonien bereits anfangs in gewissem Grad vorhanden und nur weiter zu entwickeln sind. So folgte denn auch das Deutsche Reich bei der Besitzergreifung Togos und Kameruns sowie der Marschall-Inseln den Handelswegen der Kaufleute nach, während bei den andern Schutzgebieten erst durch die neu eröffnete kolonisatorische Thätigkeit überhaupt Handelsbeziehungen zwischen Mutterland und Kolonie entstanden sind.

2. Handel mit den einzelnen Schutzgebieten. § 11.

A. Westafrika, speziell Togo und Kamerun.

1. Schiffahrt. Wie an früherer Stelle bereits erwähnt, bestanden an der Westküste Afrikas schon von alters her, vor der politischen Besitzergreifung der Gebiete von Togo und Kamerun, deutsche Handelsinteressen, welche durch eine rege Schiffahrt bis zum Golf von Guinea unterstützt wurden.

Die Grundzüge der Schiffahrtsgestaltung, wie sie in den achtziger Jahren war, sind bis in die Gegenwart die gleichen geblieben, und es mag hierbei vor allem betont werden, dass die Regelung der Dampferfahrten ohne Beihilfe und Zuthun von Seiten des Reiches durch die beteiligte Dampfergesellschaft, also im Grunde durch die deutschen Handelskreise selbst erfolgt ist. Diese Gesellschaft führte den Namen: „afrikanische Dampfschiffs-Aktiengesellschaft, Woermann-Linie"; seit 1895 ist sie eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem altbekannten Namen „Woermann-Linie" und dem Sitz in Hamburg. Wenn nun auch in Westafrika von einer Entwickelung der Schiffsverbindung gesprochen werden kann, so ist dieselbe darin zu erblicken, dass die einzelnen Dampferlinien den durch die Erwerbung der Kolonien veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen angepasst wurden, Während früher nur die dem Togogebiet zunächst gelegenen älteren englischen Handelsplätze Quitta und Wydah angelaufen wurden, wurde nach Erwerbung des Schutzgebietes auch auf den deutschen Küstenplätzen, insbesondere in Lome und Klein Popo angelegt; ebenso geschah es in Kamerun. Von den vier Einzellinien der Woermann-Gesellschaft kommen für die deutschen Kolonien drei in Betracht: die erste, welche bis Punta Negra, die zweite, welche bis Togo bezw. Wydah (neuestens bis Kotonou), und die vierte, welche nach Angola und Mossamedes führt. Die erste berührte Togo bis 1892 nur auf der Heimreise, seither auch auf der Hinreise; Kamerun auf der Hin- und Rückfahrt. Die zweite Linie dient speziell dem Verkehr mit Togo; die vierte berührte dieses Schutzgebiet sowie Kamerun bis 1892 auf der Rückreise. Die Verbindung war anfangs auf allen Linien eine monatliche; von 1893 an hatten die Häfen von Togo eine dreimalige Verbindung pro Monat; dieselbe hat sich aber seit 1898 wieder auf eine 14tägige herabgemindert. Kamerun wird jetzt, wie früher, alle Monate einmal von einem Woermann-Dampfer besucht.

Im Übrigen erhielt die Schiffsverbindung im Lauf der Jahre eine wesentliche Förderung durch Verminderung der Fahrzeit, der Fahrpreise, sowie durch Gewährung von einzelnen Ermässigungen am Fahrpreis (insbes. an Missionare und Missionsgüter). Die erhöhte Schnelligkeit der Verbindung wird am besten illustriert durch folgenden Vergleich: 1891 betrug die Fahrzeit von Hamburg bis Lome 32 Tage, 1898 (auf der Linie I) nur 20 Tage. Ebenso wurde 1897 eine beschleunigte Rückfahrt von Togo und Kamerun eingeführt.

Von Schiffsverbindungen fremder Nationen kommen der Woermann-Linie nur die Dampfer der englischen Linien nahe: der (neuerdings vereinigten) British and Africain Steam Navigation Cy. und Africain Steam Ship Cy. Die Schiffe dieser Gesellschaften boten früher eine wesentlich raschere Verbindung als die deutschen Dampfer. Ist das jetzt auch anders geworden, so haben die englischen Linien doch den Vorteil einer öfteren

Fahrt: sie verkehren sowohl in dem durch kurzen Landweg mit Togo verbundenen Quitta wie in Kotonon alle 14 Tage.

Seit 1896, d. h. seit der neuen kolonialen Expansion Frankreichs, sind mit den englischen und deutschen Linien auch französische in Konkurrenz getreten, deren Schiffe in dem, deutschem Gebiet benachbarten, Kotonou (Dahome-Gebiet) anlegen: es sind zwei Linien, von denen die eine eine allmonatliche Verbindung mit Marseille, die andere eine zweimonatliche mit Bordeaux herstellt.

Ein Bild der Gestaltung der Schiffahrt an Zahl und Raumgehalt der Schiffe bietet die (allerdings lückenhafte) Zusammenstellung des Schiffsverkehrs in Togo und Kamerun (siehe Tabelle I). In Togo sind mit Ausnahme der Jahre 1894 und 1895 die deutschen Schiffe gegenüber den englischen stets in der Mehrheit gewesen, während in Kamerun seit dem Jahre 1890 die deutschen Schiffe an Zahl abgenommen, die englischen sich gleich geblieben sind, so dass der Verkehr hier zum grösseren Teil durch fremde Schiffe vermittelt wird. Was man aber vielleicht als Resultat der Zusammenstellung erwarten sollte, nämlich eine Steigerung des Schiffsverkehrs, lässt sich weder für Togo noch für Kamerun, wenigstens in den letzten sechs Jahren, ermitteln; sowohl die Zahl der Schiffe wie auch deren Raumgehalt zeigt in diesem Zeitraum bei bedeutenden jährlichen Schwankungen keinerlei allgemeine Zunahme. Man wird schon hieraus die Vermutung entnehmen können, dass auch der Handelsverkehr in den deutschen Kolonien Westafrikas nicht wesentlich sich gehoben hat.

Fasst man das Band der Schiffahrt, das Deutschland mit seinen westafrikanischen Kolonien verbindet, nun am anderen Ende, nämlich im Mutterland ins Auge, so sind hier die in der „Statistik des Deutschen Reiches“ enthaltenen Nachweise des deutschen Seeverkehrs von Interesse. Diese Statistik fasst allerdings die einzelnen Schutzgebiete von Westafrika als „Schutzgebiete am atlantischen Ocean“ zusammen. Ferner ist zu beachten, dass die Rubrizierung nach Herkunfts- und Bestimmungsländern darunter das Land versteht, wo das Schiff seine Hauptladung eingenommen oder wohin diese bestimmt ist. Hieraus erklärt sich, warum die Dampfer der Woermann-Linie der Regel nach nicht unter der Rubrik „Seereisen deutscher Schiffe zwischen deutschen und ausserdeutschen Häfen“, sondern in jener der „Seereisen zwischen ausserdeutschen Häfen“ nachgewiesen sind, während in ersterer Rubrik nur wenige, mehr gelegentliche Seereisen aufgenommen sind (s. Tabelle II).

Nach diesen Angaben weist der Schiffsverkehr mit Westafrika überhaupt ein langsames, stetiges Steigen der Zahl und des Raumgehaltes der Schiffe bis 1894 auf, seither sind beide, bei geringen Schwankungen, gleichgeblieben. Ein wesentlich anderes Bild bieten die Zwischenfahrten (Seereisen zwischen Häfen Westafrikas). Hier ist die Steigerung an Zahl

und noch mehr an Tonnengehalt eine erheblich raschere als bei dem direkten Verkehr zwischen Deutschand und Westafrika: aber man bemerkt, dass der Verkehr zwischen den Häfen der deutschen Schutzgebiete untereinander eine viel bedeutendere Zunahme aufweist als der Verkehr der Kolonien mit den anderen Häfen Westafrikas; hier hat sich die Zahl und Raumgehalt in 10 Jahren um etwa das Doppelte, dort aber um das Vierfache vermehrt. Hieraus ist ein wohl befriedigendes Resultat zu entnehmen, das zu jenem aus dem Schiffsverkehr in Togo und Kamerun gewonnenen ergänzend hinzutritt: Der Verkehr mit Westafrika, wie er schon vor dem Erwerb der Kolonien bestanden hatte, hat die alten Bahnen sich unverändert bewahrt, zu diesen sind aber seitdem neue Seeverkehrswege gekommen, welche dem Verkehr mit den früher besuchten Handelsgebieten Westafrikas an Bedeutung sich immer mehr nähern, so dass die deutsche Schiffahrt mit dieser Küste Afrikas aus sich heraus eine nennenswerte Steigerung erfahren hat. Stellt man dieses Resultat neben jenes, welches die Schiffsstatistik der Häfen von Togo und Kamerun ergeben hat, nämlich Stillstand seit 6 Jahren, so wird allerdings die soeben konstatierte Verkehrszunahme — zumeist Deutsch-Südwestafrika zugeschrieben — werden müssen.

§ 12. 2. Warenverkehr.

Um dem Inhalt der Handelsbeziehungen zwischen Togo und Kamerun und dem Deutschen Reich (Zollgebiet) auf die Spur zu kommen, wäre an sich nichts naheliegender als einerseits den Export aus den Kolonien mit dem Import nach Deutschland, andererseits die Ausfuhr des Deutschen Reiches mit der Einfuhr in die Kolonien zu vergleichen. Allein dem stehen die grössten Hindernisse entgegen. Vor allem vermag eine Nebeneinanderstellung der Werte nicht zum Ziel zu führen; denn in Deutschland ist der Wert der Waren im Moment der Ein- und Ausfuhr in das bezw. aus dem deutschen Zollgebiet massgebend, während (abgesehen von Kamerun) bei den Wertangaben der Schutzgebiete der Wert zu verstehen ist, den die Waren bei Ein- und Ausfuhr im Schutzgebiet besitzen. Daraus ergiebt sich, dass der Wert derselben Waren zur Zeit der Einfuhr im Schutzgebiet erheblich (nicht nur um die Transportkosten!) höher steht als im Moment der Ausfuhr aus Deutschland; analog verhält es sich mit den aus dem Schutzgebiet aus- und nach Deutschland eingeführten Waren. Wollte man nun aber sich mit der Vergleichung der Warenmengen begnügen, so würde man auch hier bemerken, dass diese Methode nicht angeht; denn die Statistik von Togo und Kamerun ist, wie eben schon erwähnt, noch nicht soweit gediehen, wie die Reichsstatistik den Doppelcentner (100 kg) als Gewichtseinheit durchweg anzuwenden; man stünde daher vor der undankbaren Aufgabe, aus den Hektolitern Palmöles sich die Doppelcentner selbst

herauszuschälen. Andrerseits besteht aber in Togo und Kamerun auch nicht, wie neuestens in Südwest- und Ostafrika, die Methode, Ein- und Ausfuhr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern zu sondern, so dass auch diese, wenn nicht vollkommen zuverlässige, so doch annähernd richtige Ergebnisse liefernde Auskunftsquelle versagt. Man ersieht daraus, dass die Handelsbeziehungen zwischen Mutterland und Kolonien auf ganz anderen Wegen eruiert werden müssen, als die zwischen zwei mit moderner Statistik versehenen Staaten; dass dies Umwege, und nicht immer verlässig sind, ist schon angedeutet worden.

Die Warenmengen und -werte, welche das deutsche Zollgebiet nach den reichsstatistischen Ermittelungen seit 1889 aus den deutschen Kolonien Westafrikas bezogen bezw. dorthin ausgeführt hat (siehe Tabelle III), sind für Togo, Kamerun und Südwestafrika bis 1896 nicht ausgeschieden. Immerhin lässt sich aus der Statistik der Gesamtein- und -ausfuhr folgendes entnehmen: Die Ziffern der Einfuhr Deutschlands aus Deutsch-Westafrika steigen bis 1891 auf ca. 156000 dz = 5600000 Mk., fallen bis 1894 auf 40000 dz = 2400000 Mk. und beginnen von da an wieder sich zu heben, ohne dass jedoch die Ziffern der ersten Jahre nur annähernd erreicht würden. Auch bei der Ausfuhr stehen in den Jahren 1889—91 viel höhere Beträge (über 3 Millionen Mark) als in den darauffolgenden Jahren (2600000—2900000 Mk.), wobei ebenfalls seit 1896 eine erhebliche Zunahme sich zeigt, die sich übrigens wohl aus erhöhten Reichszuschüssen insbesondere für Südwestafrika erklären lässt. Ist dieses Bild an sich nichts weniger als günstig, so gewinnt es doch, wenn man die Einfuhr nach Deutschland mit der Gesamtausfuhr der Kolonien in Beziehung setzt. Da diese letztere nämlich in Togo und Kamerun seit 1895 bezw. 1894 bedeutend herabgegangen ist, an Südwestafrikas Ausfuhr aber (siehe unten) Deutschland geringen Anteil hat, so ergiebt sich, dass seit den genannten Jahren ein bedeutend höherer Prozentsatz der Kolonialprodukte nach dem Mutterland geht. Dieses Ergebnis steht ganz im Einklang mit den Zahlen der Einfuhr aus dem übrigen Westafrika: diese zeigen, nachdem sie bis 1894 beständig gestiegen sind, seit diesem Jahre eine langsame Abnahme, so dass sich entnehmen lässt, der Handel habe sich seitdem mehr den deutschen Schutzgebieten zugewendet.

Der Anteil des Mutterlandes an der Einfuhr der westafrikanischen Kolonien ist naturgemäss ein unverhältnismässig grösserer; dies ist vor allem auf die von Reichswegen durchgeführten Kultivationsunternehmungen zurückzuführen, für welche naheliegender Weise fast das sämtliche Material aus dem Mutterland bezogen wird. Aus der Verschiedenartigkeit dieses Materials ergiebt sich die Schwankung der Ausfuhrziffern des Zollgebiets hinsichtlich Wert und Gewicht (so z. B. 45305 dz = 4165000 Mk, i. J. 1889, 63521 dz = 2653000 Mk. i. J. 1895).

Doch erreichte auch hier der Handel mit den Kolonien in den Jahren 1893 und 1894 seinen niedrigsten Stand, so dass das Verhältnis der Ausfuhr nach den Kolonien zur Ausfuhr nach dem übrigen Westafrika von 2 : 3 hinsichtlich des Gewichts, 10 : 11 hinsichtlich des Wertes i. J. 1889 auf fast 1 : 4 bezw. 5 : 11 i. J. 1894 herabging. (Inwiefern die erhebliche Steigerung der letzten Jahre auf Reichszuschüsse zurückzuführen ist, mag aus dem Verhältnis der Ausfuhr nach Südwestafrika zu der nach Westafrika ersehen werden.) Immerhin ist das Verhältnis bei der Ausfuhr nach Westafrika noch sehr viel günstiger als bei der Einfuhr von daher. Von den Produkten, welche das Zollgebiet aus Westafrika bezieht, ist nach wie vor ein äusserst geringer Prozentsatz aus deutschen Kolonien. Ja, von 1889 bis 94 ist das Verhältnis der Einfuhr ins deutsche Zollgebiet aus Deutsch-Westafrika zu der Einfuhr aus dem übrigen Westafrika von 1 : 5 auf 1 : 32 hinsichtlich des Gewichts, von 1 : 4 auf 1 : 17 hinsichtlich des Wertes zurückgegangen.

Es liegt nahe, diese Ergebnisse mit denen einer ebenso jungen, wenn auch von natürlichen Verhältnissen mehr begünstigten Kolonie („Kolonie", wenigstens de facto!) in Afrika zu vergleichen. Nach offiziellen Berichten[1]) betrug die Ausfuhr des Kongostaats nach Belgien 1893: 3 184 898 frs., 1897: 12 882 901 frs., die Einfuhr von Belgien in den Kongostaat 1893: 4 422 661 frs., 1897: 16 272 028 frs., so dass der Gesamthandel Belgiens mit dem Kongostaat sich in der genannten Zeit um das Vierfache gehoben hat. Dabei nahm Belgien an der Ausfuhr des Kongostaates einen Anteil von 51 % i. J. 1893, von 71 % i. J. 1897, an der Einfuhr einen Anteil von 25 % i. J. 1893, von 73 % i. J. 1897.

Neben den allgemeinen Ergebnissen der Handelsstatistik ist es nicht ohne Interesse zu beobachten, welche Entwickelung die Handelsthätigkeit der Europäer in Togo und Kamerun genommen hat, soweit darüber in Gestalt von berufsstatistischen Notizen Nachrichten vorliegen. Beide Kolonien zeigen unter sich recht ungleiche Verhältnisse, insofern nämlich in Kamerun der Stand der Kaufleute der zahlreichste ist und einen bedeutend höheren Prozentsatz der weissen Bevölkerung darstellt als in Togo. Auch sind fremde Nationen in Kamerun zahlreicher vertreten als in Togo, wo die Deutschen allein fast 90 % der gesamten weissen Bevölkerung ausmachen. Es betrug nach dem Jahresbericht pro 1897/98 die Zahl der Weissen im Berichtsjahr 112 in Togo, 324 in Kamerun; davon waren in Togo 40 Beamte, 26 Kaufleute, in Kamerun 29 Beamte und 101 Kaufleute; die Zahl der Deutschen betrug dort 101, hier 256 (wobei zu bemerken ist, dass auch in Kamerun in den letzten Jahren das deutsche Element sich auf Kosten der fremden Nationen erheblich vermehrt hat). Jedenfalls aber ist

[1]) Ein Auszug findet sich im Kolonialblatt 1898 S. 799.

der Handel beider Schutzgebiete zum weitaus grössten Teil in den Händen der Deutschen, ein Umstand, der es nahelegt anzunehmen, dass die Handelsthätigkeit Angehöriger der eigenen Nation den Beziehungen zwischen Kolonien und Mutterland wesentlich zu gute kommt.

Wie sich diese hinsichtlich des Handels mit den Erzeugnissen der Kolonien gestaltet haben, wird ersichtlich, wenn einerseits die Ausfuhr der einzelnen Artikel aus Togo und Kamerun, andererseits die Einfuhr dieser Artikel in das deutsche Zollgebiet gegenübergestellt werden. Die Exportartikel beider Schutzgebiete sind im wesentlichen immer noch rohe Naturprodukte wie Palmkerne oder Kautschuk; Plantagenerzeugnisse werden bis jetzt nur in sehr bescheidenem Mass in Togo (Kaffee), etwas mehr in Kamerun (Kakao, Tabak) erzeugt.

Es seien im folgenden die Verhältnisse des Handels mit Palmkernen, Kautschuk und Elfenbein besonders betrachtet. Die Einbeziehung der Ausfuhr Südwestafrikas ist bei diesen Produkten der Klarheit nicht hinderlich, da Palmkerne und Kautschuk gar nicht, Elfenbein nur wenig aus diesem Gebiet ausgeführt wird. Hinsichtlich der Palmkerne insbesondere, ist zwar bei der Einfuhr dieses Artikels ins deutsche Zollgebiet das Kopra mit eingerechnet; doch wird dadurch das Ergebnis nicht wesentlich alteriert, da Togo und Kamerun seit jeher Kopra nur in ganz geringen Mengen zur Ausfuhr gebracht haben (siehe Tabelle IV No. 1—3).

Die Ausfuhrziffern für sich betrachtet zeigen bei keinem der drei Artikel eine bemerkenswerte Zunahme; vielfach sind die Beträge der ersten Jahre bis jetzt nicht wieder erreicht. Die bedeutende Abnahme der Ausfuhr von Palmenkernen (und Palmöl) in Togo seit 1896 ist allerdings auf einen durch abnorme Trockenheit zweier Jahre verursachten Misswachs zurückzuführen, Andererseits ist wenigstens in Deutsch-Westafrika von dem auf dem Weltmarkt seit einiger Zeit zu beobachtenden Sinken des Elfenbeinangebotes nichts zu bemerken. Wohl aber zeigt sich fast überall ein Sinken der Preise, eine Thatsache, die wohl in erster Linie mit der raschen Erschliessung Innerafrikas während der letzten Jahre und dem dadurch hervorgerufenen massenhaften Zuströmen afrikanischer Rohprodukte auf den Weltmarkt zusammenhängt — An dem Export seiner Kolonien hat Deutschland einen sehr verschiedenen Anteil genommen; bei den Palmkernen beträgt er durchschnittlich die Hälfte und ist sich in den letzten Jahren fallenden Exports ganz gleich geblieben. Kautschuk (und Guttapercha) bezog Deutschland in ständig wachsender Menge aus Westafrika, so dass der Prozentsatz von 20% im Jahre 1891 auf 76% im Jahre 1897 gestiegen ist. Anders steht es beim Elfenbein; hier fällt ins Gewicht, dass dies ein Artikel ist, der auf wenigen Welthandelsmärkten (London, Liverpool, Antwerpen) gehandelt wird, so dass erst von diesen Stapelplätzen aus der grösste Teil des Elfenbeins seinem Bestimmungsort zugeführt wird. Deutschland hat daher

von dem Elfenbein seiner Kolonien nur einen geringen Teil importiert; derselbe erreichte abgesehen von 1891, selten 20% der gesamten Ausfuhr der Schutzgebiete.

Diese Sätze beruhen allerdings auf der Annahme, der Gesamtexport decke sich mit der kontrollierbaren Ausfuhr von der Küste; diese Annahme entspricht aber nicht völlig der Wirklichkeit. Speziell von Togo war von Anfang an bekannt, dass ein grosser, ja überwiegender Teil der Produkte des Hinterlandes den Weg nicht über die deutschen, sondern über die englischen und französischen Küstenplätze nimmt. So enthält die offizielle Denkschrift über Togo[1]) pro 1892 die (allerdings etwas unglaubhafte) Schätzung, dass das 10fache der in Deutsch-Togo exportierten Kautschukmenge aus unserer Kolonie nach Quitta auf englisches Gebiet überführt wird. Auch in Kamerun ist dieser Umstand bemerkbar. Er ist hier wie dort auf die schlechten Verkehrswege, in Togo speziell noch auf die ungünstige geographische Gestalt (geringe Küstenstrecke gegenüber bedeutender Binnenerstreckung) zurückzuführen, und kann nur durch Schaffung künstlicher Verkehrswege beseitigt werden.

Die Erzeugnisse des noch jungen Plantagenbaus, welche bestimmt sind, seinerzeit dem Mutterlande all das in den ersten Jahrzehnten auf die Kolonie verwendete Kapital zu verzinsen, können natürlich im Augenblick noch keinen irgendwie beträchtlichen Teil der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Westafrika ausmachen; allein gerade die Erfolge dieser Kulturen sind aus der eben genannten Erwägung von hohem Interesse. Von kleineren mehr versuchsweise erzielten Erträgnissen abgesehen, sind von Plantagenprodukten zu Exportartikeln geworden: Kaffee in Togo und in geringem Mass auch in Kamerun; dann Kakao und Tabak in Kamerun. Unter Tabak darf aber hier bloss der für Europäer bestimmte verstanden werden. Es wird zwar in einem grossen Teil Afrikas Tabak und zwar vielfach wild wachsender Tabak gewonnen und besonders unter Eingeborenen lebhaft gehandelt; dieser Handelstabak hat aber eine für den europäischen Markt nicht verwendbare Beschaffenheit und Zubereitung. Aus der Wertschätzung des Tabaks seitens der afrikanischen Völker entspringt die Eigentümlichkeit, dass dieser an sich im schwarzen Erdteil heimische Artikel zugleich auch ein Einfuhrgegenstand ist. Die Tabelle der Tabakausfuhr aus Kamerun, deren Bestimmungsort, soweit dieser nicht in Nachbargebieten liegt, mangels eines andern Abnahmeortes wohl meist Deutschland sein wird, zeigt folgende Gestalt:

Jahr	dz	1000 Mk.	Jahr	dz	1000 Mk.
1891	81	53	1893	72	43
1892	35	6,9	1894	51	24

[1]) Siehe „6 Denkschriften über die Entwickelung unserer Kolonien“ Berlin 1892.

Jahr	dz	1000 Mk.	Jahr	dz	1000 Mk.
1895	34	18	1897	2,4	9,6
1896	27	16			

Nimmt man hierzu die nur annähernd feststellbaren Mengen der Jahre 1887—90 mit 0,8, 10, 29 und 40 dz, so hätte man nach dem Ergebnis der 5 Jahre eine andere Entwickelung erwarten können als diejenige der folgenden 6 Jahre, welche, abgesehen von dem plötzlichen, sichtlich auf erhebliche Missernte hindeutenden Sinken von 1896—97, alles eher als eine Zunahme erkennen lässt. Demgemäss ist denn auch die Einfuhr an Tabak aus Deutsch-Westafrika nach Deutschland eine so unerhebliche, dass die deutsche Statistik sie nicht besonders ausweist.

Kaffee (siehe Tab. IV No. 4) hat in Togo einen anscheinend recht günstigen Boden; in Kamerun sind die bisherigen Versuche nicht sehr günstig verlaufen. Die Exportziffern beginnen in Togo mit dem Jahre 1894, in Kamerun mit dem Jahre 1892 und steigen dort rasch von 30 auf 3899 kg hier von 25 auf 1897 kg. Dem gegenüber weist die Reichsstatistik zwei Etappen der Kaffeeeinfuhr aus Westafrika auf: eine erste bis 1892, eine zweite seit 1894, während für 1893 gar keine Einfuhr nachgewiesen ist. Dazu sind die Ziffern der ersten Periode so hoch, dass die gesamte in der Kolonialstatistik bisher aufgeführte Kaffeeproduktion Westafrikas kaum dagegen ins Gewicht fällt. Auch fehlt jede Erklärung für die merkwürdige Erscheinung, dass dieser bedeutende angebliche Kaffeeimport im Jahre 1893 plötzlich vollkommen aufgehört hat.[1]) Wer die Kolonialgeschichte verfolgt hat, weiss, dass die ersten Kaffeepflanzungen Togos aus dem Jahre 1899 datieren, und dass aus Kamerun die ersten Probesendungen Kaffee im Jahre 1892 nach Hamburg gelangt sind.[2]) Die Statistik für Togo nennt bis 1894 unter den Ausfuhrprodukten den Kaffee nicht; hieraus ist wenigstens soviel zu entnehmen, dass vor diesem Jahr Kaffee in irgendwie relevanter Menge nicht ausgeführt wurde; bei Kamerun weist die Statistik von Anbeginn an auch die kleinsten Mengen auf. Hiernach darf man mit gutem Grund in diesem Fall der Statistik der Ausfuhr, welche sich hier mit der Statistik der leicht nachweisbaren Produktion deckt, die grössere Glaubhaftigkeit beimessen. Auch die Zahlen der letzten Jahre stehen nicht im Einklang:

[1]) Nach einer freundlichen Mitteilung von seiten des kaiserl. statistischen Amtes sind thatsächlich die Zahlenangaben über die Kaffeeeinfuhrmengen der Jahre 1889—92 unzutreffend, da sie auf falschen Anmeldungen über das Herkunftsland der Kaffeesendungen beruhen. Absolut zuverlässige Anmeldungen seien erst seit 1893 erreicht worden. Die Ursache der unrichtigen Anmeldungen sei nicht feststellbar; sie sei möglicherweise in der Zusammenfassung der deutsch-afrikanischen Schutzgebiete (bis 1892) zu suchen.

[2]) Siehe insbes. Kolonialblatt 1890 S. 264, 1893 S. 173 bezüglich Togo, ebenda 1893 S. 275 bezüglich Kamerun, dazu den Aufsatz „Die aus den deutschen Kolonien exportierten Produkte“ von Warburg, Extra-Beilage z. Kol. Blatt 1896 S. 7 ff.

es stehen einer Importmenge von ca. 15 000 kg der Reichsstatistik eine Gesamtproduktion von ca. 5000 kg Kaffee in Togo und Kamerun entgegen. Dass sich ein Teil der Kaffee-Ausfuhr vielleicht der Kontrolle entziehe, ist nicht anzunehmen da die Kaffeeplantagen wenig zahlreich, sämtlich nahe an der Küste gelegen und auf die leicht zu beaufsichtigende Seeausfuhr angewiesen sind. Auch hier müssen daher bei der deutschen Reichsstatistik irrtümliche Anmeldungen über das Herkunftsland angenommen werden.

Sucht man aus diesem Wirrwarr ein Ergebnis zu gewinnen, so bemerkt man die rasche Zunahme einerseits des Exports aus Togo, andererseits der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet, so dass diesem Handelsartikel eine gute Zukunft bevorsteht, sofern nicht die gegenwärtig besonders in Südamerika herrschende Krisis des Kaffeemarktes dem Kaffeebau in Deutsch-Westafrika ein jähes Ende bereitet.

Die besten Erfolge im Plantagenbau hat bis jetzt in Kamerun der Kakao aufzuweisen (siehe Tab. IV No. 5); die Ausfuhrziffern zeigen mit Ausnahme des Jahres 1896 — hier mag wohl eine Verschiebung der Verfrachtung an der Abnahme viel Schuld tragen — ein beständiges Steigen, so dass die Ziffern des Jahres 1897 gegenüber 1891 eine Zunahme um das 8fache aufweisen; 1891: 277 dz, 1897 dagegen 2102 dz. Von diesen Mengen bezog das deutsche Zollgebiet bis 1894 ungefähr nahezu die Hälfte; seitdem ist der Anteil auf etwa $^3/_4$ (von den ca. 4000 dz der Jahre 1895 bis 1897: 3100 dz) gestiegen. Auch hier mag nicht verschwiegen werden, dass die Reichsstatistik a. a. O. für die Jahre 1889 und 1890 Einfuhrzahlen von 263 bezw. 463 dz angiebt, während im Jahre 1889 die erste erhebliche Kakaoernte mit 290 kg = 360 Mk. auf den Markt kam; die Pflanzungsberichte der Kolonialzeitung wie des Kolonialblattes berichten ausführlich genug über die ersten Ergebnisse der Pflanzungen.

Es dürfte von Interesse sein, zu untersuchen, in welchem Verhältnis die Einfuhr der einzelnen Artikel aus Deutsch-Westafrika zur Gesamteinfuhr dieser Artikel und zu den Bezügen aus anderen Gebieten Westafrikas steht, und ob dieses Verhältnis im Lauf der Jahre eine wesentliche Veränderung erlitten hat. Werden zu diesem Zweck die entsprechenden Ziffern aus der Einfuhrstatistik des deuschen Zollgebietes pro 1892 und 1897 nebeneinandergestellt, so zeigt sich Folgendes (siehe Tabelle V).

Von den wesentlichen Ausfuhrartikeln der deutschen Gebiete Westafrikas bilden nur Palmkerne und Kopra einen nennenswerten Teil des Gesamtbezuges dieser Artikel seitens des deutschen Zollgebietes ($^1/_{15}$—$^1/_{20}$). Bei allen andern kommen die aus unsern westafrikanischen Kolonien bezogenen Mengen neben jenen aus anderen Ländern gar nicht in Betracht. Sämtliche Waren wurden in viel grösserer Masse aus anderen Kolonien Westafrikas bezogen; es bildet nur das Elfenbein im Jahre 1897 eine Ausnahme. Was also wünschenswert wäre, nämlich dass Deutschland seinen

Bedarf an Kolonieprodukten in erster Linie aus den eigenen Kolonien schöpft, und dass dies in steigendem Masse geschieht, — ein solches Ergebnis lässt sich aus der Zusammenstellung nicht gewinnen. Es haben im Gegenteil die Bezüge aus dem übrigen Westafrika vielfach erheblich mehr zugenommen als diejenigen aus den deutschen Schutzgebieten (wobei Palmenkerne und Palmöl wegen der abnormen und günstigen Verhältnisse der letzten Jahre in Togo nicht einmal in Betracht gezogen seien).

Vergleicht man diese Mengen von Kolonialprodukten, welche allein aus Gesamt-Westafrika bezogen werden mit dem Anteil, den Deutschland an der Ausfuhr seiner Kolonien in Westafrika nimmt, so ergiebt sich, dass bei dem massenhaften Import von Kolonialprodukten, die das deutsche Zollgebiet alljährlich in sich aufnimmt, ein erheblich grösserer Teil aus den Schutzgebieten bezogen werden könnte. Um welche Summen es sich hierbei handelt, geht aus der Thatsache hervor, dass nach einer Berechnung in der Kol. Zeitung 1893 S. 147 z. B. im Jahre 1892 die Einfuhr von solchen Kolonialprodukten, die in Deutschland nicht oder nicht gut gedeihen, wohl aber grösstenteil ein unsern Kolonien gezogen werden können, rund 1 000000 Tonnen im Werte von 700 Millionen Mk. repräsentierte.

Es kann hier nicht unternommen werden die verschiedenen Vorschläge zu erörtern, welche zu dem Zweck gemacht wurden, die Produkte der deutschen Schutzgebiete auf dem Markt des Mutterlandes zu stützen. Die einzige in dieser Richtung getroffene Massregel, der Bundesratsbeschluss, der die Kolonien den meistbegünstigten Staaten gleichstellt, hat keine bemerkenswerte Förderung gebracht. —

Die Einfuhr aus Deutschland in die westafrikanischen Schutzgebiete in der Art, wie es bei der Einfuhr nach Deutschland geschehen ist, zu untersuchen, ist dadurch erschwert, dass, wie bereits erwähnt, die Quantitätsbezeichnungen der kolonialen Einfuhrstatistik keine einheitlichen sind. So werden z. B. Spirituosen und Schiesswaffen nicht nach dem Gewicht (dz) sondern erstere nach Volumen (Liter), letztere nach der Stückzahl aufgeführt. Ferner ist es schwer, die Bezeichnungeu der einzelnen Arten von Baumwollwaren, wie sie in der kolonialen Statistik sich finden, mit den einzelnen Nummern des Warentarifs unserer Reichsstatistik zu identifizieren; es sind in den folgenden Zahlenreihen der Tabelle VI Nr. 1 „baumwollene Gewebe und Manufakturwaren“ verstanden. — Wo eine Zusammenstellung im obigen Sinne nicht möglich ist, bleibt doch immer noch die Möglichkeit, die Bewegung der Ausfuhrziffern in der Reichsstatistik zu beobachten; dies bietet aus später zu berührenden Gründen allgemeine Gesichtspunkte genug. Es können dabei unter den zahlreichen Nummern des Verzeichnisses nur einige Beispiele herausgenommen werden, Waren, welche entweder an Gesamtwert voranstehen oder eine besondere wirtschaftliche Bedeutung besitzen.

Da die Ausfuhrziffern der Reichsstatistik auch die Ausfuhr nach Deutsch-Südwestafrika mitumfassen, die Einfuhr in diese Kolonie aber nicht (wenigstens vor 1897 nicht) bekannt ist, so können genaue Verhältniszahlen nicht gewonnen werden; in den nachstehenden Tabellen wird bei der Einfuhr aus dem Reich ein (allerdings nicht bekannter) Teil auf Südwestafrika weggerechnet werden müssen.

Zu den an Gesamtwert obenanstehenden Artikeln sind von jeher die Baumwollwaren zu rechnen, welche nicht nur einen notwendigsten Bedarfsartikel der Europäer, sondern vor allem ein weitverbreitetes Handelsobjekt der Eingeborenen bilden. Es zeigt sich dabei, dass die deutsche Baumwollenindustrie sich in Deutsch-Westafrika bisher einen Absatzmarkt nur im bescheidensten Masse erringen konnte; und dass es an sich sehr schwer ist, mit einer anderen Nation, welche wie England viel früher sowohl politischen wie Handelseinfluss in Afrika gewonnen hat, zu konkurrieren oder sogar aus dem Markt zu verdrängen. Es steht z. B. einer Gesamteinfuhr von 5100 dz i. J. 1895 eine Einfuhr von nur 356 dz aus dem deutschen Zollgebiet gegenüber. Die Zahlen der Gesamteinfuhr sinken in Togo in den drei Jahren, wo dieselben nachweisbar sind, von 2315 auf 1848 dz, i. e. von 629 000 auf 466 000 Mk. an Wert, in Kamerun zeigt sich ein Sinken, wenigstens der Mengen von 4133 dz i. J. 1894 auf 1749 dz i J. 1897. An dieser abnehmenden Bewegung wird wohl zum Teil die infolge der Missernten der letzten Jahre verminderte Kaufkraft der Eingeborenen die Schuld tragen.

Dem gegenüber stiegen die an sich minimalen Ziffern der deutschen Einfuhr nach Westafrika seit 1893 von 93 dz = 36 000 Mk. auf 397 dz = 162 000 M.

Es lässt sich also ein erfreuliches Wachstum des Anteils des Mutterlandes an dem Import dieses wichtigen Artikels nach Deutsch-Westafrika konstatieren.

Dasselbe macht sich bemerklich bei dem Artikel „Bau und Nutzholz“ (siehe Tab. VI Nr. 2), welcher im übrigen stark von einzelnen Unternehmungen baulicher Art während dieses oder jenes Jahres hinsichtlich seines Steigens und Fallens beeinflusst wird. Zu bedenken ist dabei aber, dass der grosse Bedarf an importiertem Bauholz zeigt, wie stark die Europäer in den Kolonien immer noch hinsichtlich der einfachsten Lebensbedürfnisse auf Unterstützung von aussen her angewiesen sind. Dies zeigt sich am besten an dem Artikel „Materialwaren und sonstige Verzehrungsgegenstände“, dem einzigen, der in beiden Schutzgebieten ein fortwährendes ununterbrochenes Steigen zeigt: in Kamerun von 4693 dz = 274 000 Mk. im Jahre 1892 auf 9303 dz = 585 000 im Jahre 1897, in Togo von 73 000 Mk. (1892) auf 175 000 Mk. (1897). Den Anteil Deutschlands hieran zu bemessen ist leider unmöglich, da die einzelnen Posten der Reichsstatistik, welche unter die genannte Rubrik zu subsummieren wären, nicht feststellbar sind. Doch darf man (cf. unten

Südwestafrika) mit Fug und Recht annehmen, dass die Verproviantierung der Deutschen Westafrikas grösstenteils vom Mutterland aus geschieht.

Ein dritter an Bedeutung voranstehender Importartikel der Kolonien sind Eisen und Eisenwaren; an dem in Togo stark wechselnden, in Kamerun seit 93 steigenden Bedarf an diesem Artikel hat Deutschland einen durchschnittlich wachsenden Anteil genommen; rechnet man in Anbetracht der Schwankungen der einzelnen Jahre die Zahlen der Jahre 1890—92, und der Jahre 1894—96 zusammen, so ergiebt die Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach Westafrika für ersteren Zeitraum eine Gesamtsumme von ca. 9000 dz = 950 000 Mk. für letzteren eine solche von ca. 12 000 dz = 1 500 000 Mk.

Ein wesentlich anderes Interesse bieten jene Waren, deren Einfuhr man als den Eingeborenen schädlich und daher nicht als wünschenswert betrachtet: Spirituosen und Feuerwaffen nebst Pulver; diesen schliessen sich aus verwandten Gründen die Alkoholika, Bier und Wein an. Es ist bekannt, wie tiefgehend und weit verbreitet jene Bewegung war, welche aus christlich-humanen Gründen gegen die „Verseuchung der Neger durch Schnaps und Pulver“ protestierte und welche sich teilweise zu dem Verdacht verstieg, Deutschland habe vor allem zu dem Zweck in Westafrika Kolonien erworben, um Absatz für seine Überproduktion an Spirituosen zu finden.[1]) Es ist bereits dargelegt worden, wie aus Anlass dieser Bewegung die internationalen Verträge wie auch die einzelnen beteiligten Staaten je für ihre Gebiete durch besondere Rechtsvorschriften Vorsorge trafen und wie vielfach auch bei uns diese verpönten Handelsobjekte Gegenstand rechtlicher Sonderbehandlung geworden sind.

Es mag nicht unerwähnt bleiben, dass die oft geradezu erschreckenden Zahlen, welche man in den achtziger Jahren im Kampf gegen den Branntwein in Reden und Broschüren angeführt hat, schon deshalb sehr problematischer Natur sind, weil vor 1890 kaum irgendwo in den neueren Kolonien Afrikas eine geregelte Statistik geführt wurde. Stellt man aber die seitdem für Togo und Kamerun erhobenen Einfuhrwerte für Spirituosen mit Deutschlands Ausfuhr dahin zusammen, so ergiebt zunächst ein Vergleich mit den übrigen Einfuhrartikeln, dass unleugbar und bedauerlicher Weise die Spirituosen in beiden Kolonien unter den Einfuhrartikeln dem Wert nach von jeher die 2. Stelle einnehmen; andrerseits ist es aber sehr zu begrüssen, und vor allem den strengen inneren Verwaltungsbestimmungen der Schutzgebiete zuzuschreiben, dass seit 1894 in beiden Schutzgebietene eine energische Abnahme des Einfuhrwertes wie der Menge sich ergiebt. Es ist seitdem genannten Jahr die Einfuhr von 11000 hl = 676000 Mk. auf 6700 hl = 370000 Mk. in Togo, von 16800 hl = 980000 Mk. auf

---

[1]) So F. W. Zahn „Der überseeische Branntweinhandel“ S. 4.

12200 hl = 757000 Mk. in Kamerun gesunken (dabei ist allerdings zu bemerken, dass in Kamerun die vor 1894 erreichten erheblich niedrigeren Ziffern bei weitem noch nicht wieder erreicht worden sind). Jedenfalls ist aber der Vorwurf unbegründet, Deutschland überschwemme seine Kolonien mit Schnaps; denn der Anteil des Mutterlandes an der Einfuhr, von Anfang an kein sehr grosser, ist bis 1895 rapid gesunken; die seitdem vermehrte Einfuhr ist bei dem Sinken der Gesamteinfuhr sogar zu begrüssen. Im übrigen fällt der Hauptanteil wohl auf Holland und England. Immerhin darf man auch nicht ausser acht lassen, welchen gewaltigen Anteil die Spirituosen an der Einfuhr gebildet haben und noch bilden.

Bei einem Gesamteinfuhrwert von rund 2 Millionen Mark in Togo pro Etatsjahr 1891/92 betrug der Wert der Spirituosen rund 500000 Mk.; in Kamerun pro 1891 auf $4^1/_2$ Millionen Mark rnnd 600000 Mk. Im Jahre 1897 stellten die Spirituosen in Togo immer noch fast $^1/_5$, in Kamerun über $^1/_8$ des Gesamtwertes der Einfuhr dar.[1])

Der Bedarf der Kolonien an Feuerwaffen und Schiesspulver ist stets ein stark schwankender gewesen, je nachdem der politische Laut der Dinge Frieden oder kriegerische Unruhen brachte. Die Wertzahlen schwanken in Togo für Feuerwaffen zwischen 71500 Mk. (1893) und 38500 Mk. (1894), für Pulver zwischen 152000 Mk. (1893) und 16500 Mk. (1895), in Kamerun für Feuerwaffen zwischen 270000 Mk. (1891) und 83000 Mk. (1896), für Pulver zwischen 285000 Mk. (1891) und 137000 Mk. (1892). In den letzten Jahren sind nicht mehr so hohe Ziffern zu verzeichnen wie vordem. Der Anteil Deutschlands an der Einfuhr von Schiesspulver zeigt seit 1890 eine fast ununterbrochene rasche Abnahme: von 13992 dz = 1959000 Mk. auf 207 dz = 41000 Mk. im Jahre 1896. Die Angaben für die früheren Jahre übersteigen allerdings in solchem Masse die Summe der Einfuhrmengen von Togo und Kamerun (auf Deutsch-Südwestafrika, wo seit August 1892 ein Einfuhrverbot für Pulver besteht,[2]) würden im Jahr 1892 z. B. 3000 dz kommen), dass man an der Richtigkeit der Ziffern auf der einen oder andern Seite zweifeln muss. Während also die Gesamteinfuhr wenigstens nicht steigt, geht aus den fallenden Zahlen der Reichsstatistik hervor, dass Deutschland zum Bedarf der Kolonien an Schiesspulver absolut und relativ immer weniger beträgt.

Sind die Spirituosen als eine Gefahr vorwiegend für Eingeborenen bezeichnet worden, so betrachtet man vielfach die Alkoholika, speziell das Bier, als

---

[1]) In einem Artikel der Kol.-Ztg. (1892 S. 175) ist eine prozentuale Berechnung aufgestellt, welche für das Jahr 1891 zu wesentlich ungünstigeren Resultaten gelangt, indem die Einfuhr an Spirituosen (ohne Liköre) nur zu den für die Eingeborenen bestimmten Artikeln in prozentuale Beziehung gesetzt wird.

[2]) Siehe oben S. 17.

eine Gefahr für die in den Tropen lebenden Europäer. Insbesondere ausländische Urteile haben sich gelegentlich dahin geäussert, der unbefriedigende Gesundheitszustand der in den Tropen lebenden Deutschen sei unter anderm auch auf den übermässigen Alkoholverbrauch zurückzuführen. Wenn im folgenden der Import von Bier u. s. w. in unseren westafrikanischen Kolonien betrachtet wird, so kann derselbe wohl ausschliesslich auf das Konto der Europäer gerechnet werden, da die genannten Genussmittel schon wegen ihrer hohen Preislage den Eingeborenen zumeist versagt sein werden. Die den früheren analoge Tabelle VI No. 4 zeigt den Bierimport und Deutschlands Anteil daran.

Nirgends sonst ergiebt sich eine derartige Übereinstimmung der Tendenz der Zahlenreihen wie bei der Einfuhr von Bier: Zunahme auf allen Seiten, mit geringen Unterbrechungen. Die Wertziffern sind in Togo seit 1891 von 14000 auf 26000 Mk., in Kamerun von 38000 auf 96000 Mk. (die Gewichtsziffern hier von 1079 auf 4163 dz) gestiegen; andrerseits hat sich die Einfuhr aus Deutschland seit 1889 von 2551 dz = 54000 Mk. auf 9183 dz = 326000 Mk. gehoben. Nirgends ist aber auch die Herkunftsquelle eines Artikels eine so einheitliche; denn rechnet man der Biereinfuhr von Togo und Kamerun diejenige von Südwestafrika hinzu (sie betrug 1897: 5877 dz = 245000 Mk., für die früheren Jahre muss man sich entsprechende, geringere Ziffern gesetzt denken, da die wirklichen Beträge nicht bekannt), so ergiebt die Summe so ziemlich den Betrag der Einfuhr aus Deutschland. Allerdings ist die Zunahme des Bierbezugs aus Deutschland eine raschere als die Zunahme des Gesamtimports. Deutschland darf daher wenigstens gegenwärtig als alleiniger Lieferant des Bierbedarfs unserer westafrikanischen Kolonien betrachtet werden.

Was den Wein anlangt, so mögen einige wenige Zahlen genügen, welche zeigen, dass auch hier im Durchschnitt eine nicht unerhebliche Steigerung eingetreten ist:

In Togo betrug die Einfuhr 1892: 33000 Mk. Wert, 1897: 43000 Mk., in Kamerun 1892: 31000 Mk. Wert, 1897: 63000 Mk. Der Anteil Deutschlands an diesen Werten ist aus natürlichen Gründen ein geringer.

Die Erscheinung einer stetigen Steigerung des Bier- und Weinbedarfs darf aber nicht verleiten, ungünstige Schlüsse auf den Alkoholverbrauch in den Kolonien zu ziehen; solche Schlüsse wären erst dann am Platze, wenn der Prozentsatz dieser Genussmittel sich pro Kopf der Europäer vermehrt hat. Allein ein Vergleich obiger Tabelle mit der Bevölkerungstabelle von Kamerun und Togo zeigt, dass die Zunahme der Europäerzahl mit der Zunahme der Bier- und Weineinfuhr gleichen Schritt gehalten, ja in Togo sogar eine erheblich grössere gewesen ist.

Es hat sich von 1892 bis 1897 die Biereinfuhr um 40%, die Europäerzahl von 59 auf 112, d. i. um rund 100%, in Kamerun jene um 60%,

diese um 70% vermehrt. Daraus ist zu entnehmen, dass wenigstens in den der Beurteilung zugänglichen Jahren eine Erhöhung des mutmasslichen Bierkonsums pro Kopf der Verbraucher nicht eingetreten ist.

B. Südwestafrika insbesondere.

1. Schiffahrt. In Hinsicht auf Schiffsverbindung mit dem Mutterland und auf Schiffsverkehr überhaupt steht Südwestafrika unter den deutschen Kolonien in Afrika an letzter Stelle. Es hat dies seinen Grund einesteils in dem natürlichen Umstand, dass die Schiffsverbindung spärlicher wird, je weiter das Gebiet vom Heimatstaat entfernt, andererseits in der physikalischen Beschaffenheit des Gebietes, welche der antochthonen Entwickelung des Handels nicht förderlich ist.

Von Anbeginn an trifft bei Südwestafrika das eigentümliche Verhältnis hervor, dass es mit dem Mutterland überhaupt nicht direkt, sondern auf dem Umweg über die alte blühende englische Kapkolonie in Verbindung steht. Ferner bildete die ältere englische Handelsverbindung mit der Walfischbai ein nicht zu unterschätzendes Hindernis; bei der Neigung des Handels, bereits getretene Bahnen beizubehalten, nahmen auch die ersten Handelsverbindungen Deutschlands mit dieser Kolonie den Weg über das englische Eintrittsthor, zumal die Lüderitzbucht (Angra Pequena) der Schiffahrt nicht sehr günstig ist.

Eine erste direkte Schiffsverbindung wurde im Jahre 1892 durch die Woermann-Linie hergestellt; es wurden in diesem Jahre zum erstenmal Waren aus Deutschland direkt mit deutschem Schiff in Walfischbay abgesetzt, im übrigen legte der die Verbindung mit Kapstadt vermittelnde Dampfer nur sehr selten in Lüderitzbucht an (dagegen 12 mal in Walfischbai). In den folgenden Jahren wurden auf Betreiben der Deutschen Kolonialgesellschaft gelegentlich direkte Dampfer nach Südwestafrika befördert und zwar 1893 drei, 1894 vier. Im übrigen vermittelte der deutsche Dampfer „Nautilus“ den Verkehr zwischen Kapstadt und Walfischbai in fünf-, mit Lüderitzbucht gewöhnlich in zehnwöchentlichem Turnus. Unterdessen brachte aber die Auffindung eines geeigneten Landungsplatzes in nächster Nähe der Walfischbai, an der Tsoakhaub (Swakop)-Mündung im Jahre 1893 eine wesentliche Änderung der Verhältnisse. Die direkten Woermann-Dampfer legten schon 1894 an dieser Stelle an. Vom Ende dieses Jahres an fuhr mit ziemlicher Regelmässigkeit alle zwei Monate ein von dem „Syndikat für südwestafrikanische Siedelung“ gesandter Dampfer der Woermannlinie nach Südwestafrika und zwar in 30 Tagen bis Walfischbai, von Ende 1895 an jedoch nur mehr nach Swakopmund, wobei auch Lüderitzbucht im Bedarfsfalle angelaufen wurde. Der Schiffsverkehr dieses Hafens hat sich schon 1895 auf 31 (grösstenteils deutsche) Schiffe gehoben. Dagegen hat seit

Mitte des Jahres 1896 die Rhederei des „Nautilus“ ihre Fahrten nach Südwestafrika eingestellt; an ihre Stelle ist der Dampfer „Leutwein“ der Rhederei Troost in Hamburg getreten, der alle drei Wochen Fahrten von Kapstadt in die Häfen des Schutzgebietes (bis Kap Cross) ausführt; dazu kommt noch ein in sechswöchentlichem Turnus laufender Segelschoner.

Eine direkte Folge dieser Veränderungen war die Verdrängung der englischen Dampferlinien, welche vorher die einzige Verbindung mit der Walfischbai, bezw. dem Schutzgebiet geboten hatten: die Castle Mail Packets Compagnie und die Union Steam Ship Compagnie laufen auf der Route Southampton—Kapstadt seit 1896 nicht mehr planmässig, sondern nur bisweilen im Fall des Bedürfnisses Walfischbai an, so dass der Schiffsverkehr dieses Hafens seitdem gegenüber Swakopmund im Abnehmen begriffen ist. Dagegen verkehren seit Oktober 1898 die Reichspostdampfer der Woermann-Linie allmonatlich zwischen Hamburg und Swakopmund, und zwar mit einer Fahrzeit von 30 Tagen. Indem dieselben ihre Fahrt nunmehr bis Kapstadt ausdehnen, ist durch den Anschluss an die in Kapstadt anlegenden englischen Dampfer eine weitere Verbesserung der Verbindung erzielt. Der Aufschwung der Schiffahrt wird allerdings für immer durch die höchst ungünstige Küstengestaltung gehemmt werden, auch wenn durch Dammbauten, wie jetzt in Swakopmund, Erleichterungen künstlich geschaffen werden.

2. Warenverkehr. Für den Warenaustausch mit Deutschland kommt lediglich Ein- und Ausfuhr zur See in Betracht, während der nicht unbedeutende Warenverkehr des Schutzgebietes über die Binnengrenzen, ein übrigens kaum schätzungsweise zu berechnender Faktor, hier unberührt bleiben muss. Bei der Einfachheit der Küstenverhältnisse, welche den gesamten Warenverkehr im allgemeinen auf drei Hafenplätze beschränken, hängt begreiflicher Weise die Entwicklung des an sich beschränkten Handels in hohem Grad von der jeweiligen Schiffahrtsgestaltung ab. Demgemäss bietet sich als Haupterscheinung der Niedergang der englischen Walfischbay zu Gunsten des Aufschwungs des deutschen Swakopmund und des deutschen Handels überhaupt.

Die einer Ansiedlungskolonie eigentümliche Handelsgestaltung hat Südwestafrika überhaupt noch nicht erreicht: noch sind die wenigen Ansiedler nicht imstande, Produkte zu exportieren, und andererseits ist ihre Zahl nicht gross genug, um der heimischen Industrie ein nennenswertes Absatzgebiet zu verschaffen. Es betrug die weisse Bevölkerung im Jahre 1891: 539, worunter 246 erwachsene Männer (112 Deutsche). Diese Zahlen haben sich stetig,[1]) wenn auch langsam vermehrt und betrugen am Anfang

[1]) Von 1897/98 sind sie gesunken: von 2628 (1554) auf 2544 (1532) Europäer (erwachsene Männer). Der „Jahresbericht pro 97/98“ sagt allerdings (S. 124): „Die weisse Bevölkerung hat sich nicht unerheblich vermehrt“.

des Jahres 1898: 2544 Weisse, 1532 erwachsene Männer, worunter 1242 Deutsche. Die Zahl der Deutschen ist im Verhältnis am meisten gestiegen — eine begrüssenswerte Thatsache, insbesondere, wenn man erwägt, dass gerade in Südwestafrika die Ansiedler infolge der eigenartigen geographischen Verhältnisse wohl dauernd fast ausschliesslich mit dem Mutterland in wirtschaftlicher Verbindung bleiben werden. Für den Handel kommen allerdings von der genannten Zahl 1532 über die Hälfte in Abzug, nämlich die Beamten und Schutztruppen mit 801 Mann. Dieser Prozentsatz hat zur Folge, dass Südwestafrika mehr wie jedes andere Schutzgebiet dem Mutterland gegenüber eine überwiegend empfangende Rolle spielt. Die Ausrüstung und Versorgung dieser Truppenmacht muss naturgemäss einen bedeutenden Teil der Einfuhr von Deutschland ausmachen; es fehlen zwar hierfür aus früheren Jahren spezielle Angaben, dagegen sind für das Jahr 1897 bei der Einfuhrstatistik die Werte der Regierungs- und Privatgüter gesondert nachgewiesen: gegenüber einem Wert von 3499777 Mk. der Privatgüter stehen Regierungsgüter im Wert von 1387548 Mk., somit über $^1/_4$ der gesamten Einfuhr. Diese selbst aber besteht zum geringsten Teil aus Waren, deren Gegenwert von der Kolonie selbst geliefert wird, sondern ist überwiegend ein reiner Aufwand des Mutterlandes für die Kultivierung der Kolonie. Dies ergiebt sich am klarsten aus einer Betrachtung des Einnahmeetats, wo einem Reichzuschuss von 3015000 Mk. pro 1897, von 4600600 pro 1898, von 6909000 Mk. pro 1899, eigene Einnahmen des Schutzgebietes mit 555000, bezw. 400000, bezw. 510000 Mk. gegenüberstehen. Die grossen Zuschüsse finden sich in der veränderten Gestalt je nach ihrer Verwendung in den Einfuhrziffern wieder. — Die Ausfuhr des Gebiets umfasste von jeher fast ausschliesslich tierische Rohprodukte; die früher bedeutende Ausfuhr von Rindvieh ist seit der Rinderpest auf ein Minimum herabgesunken, hatte übrigens stets auf dem Landweg sich vollzogen.

Um den Anteil zu ermessen, den Deutschland an dem Handel Südwestafrikas genommen hat, ist man mangels einer fortlaufenden Statistik auf mittelbare Schlussfolgerungen angewiesen. Der Schiffsverbindung vor 1892 entsprechend, war der Handel des Schutzgebietes überwiegend auf Kapland angewiesen, und diesen Weg nahmen auch jene Waren, welche nach Deutschland bestimmt oder deutscher Herkunft waren. Eine Unterscheidung in dieser Hinsicht gewähren die von der englischen Kolonie erhobenen Nachweisungen über den Warenverkehr zwischen Kapstadt und Walfischbai nicht; doch darf angenommen werden, dass schon damals die vom Reich für das Schutzgebiet aufgewendeten Summen in Gestalt von Waren einen beträchtlichen Teil der Einfuhr in Walfischbai darstellten (so befanden sich unter einer Einfuhr zur See im Werte von ca. 708000 Mk. im Etatsjahr 92/93 Regierungsgüter im Werte von 408000 Mk.).

Welche Wandlung die Entdeckung des Landungsplatzes von Swakopmund und die direkte Dampferverbindung mit Deutschland herbeiführte, ergiebt eine Nebeneinanderstellung des Warenverkehrs von Walfischbai und Lüderitzbucht. Im Jahre 1892 betrug die Einfuhr in Lüderitzbucht noch nicht $^1/_{10}$ derjenigen des englischen Platzes; auch 1893 stand der Verkehr der deutschen Häfen noch weit zurück. Nachdem aber im Jahre 1893 durch die direkten Woermann-Dampfer bereits ca. 700 dz deutsche Waren nach Walfischbai gelangt waren, wurden 1894 die auf diesem Wege importierten Waren (500 dz) grösstenteils in Swakopmund abgesetzt; es mögen folgende Zahlen zur Anschauung dienen:

Einfuhr in Walfischbai im Jahre 1894	915575 Mk.
„ „ Lüderitzbucht im Etatsjahr 1894/95 . . .	447254 Mk.
„ „ Swakopmund vom 1. Juli 94 bis 31. März 95	489406 Mk.

Die Ausfuhr blieb dabei im allgemeinen immer noch auf die Walfischbai beschränkt. Immerhin gestaltete sich der Warenverkehr zwischen Mutterland und Kolonie derart günstig, dass die genaue Statistik des Jahres 1897 folgendes Bild ergiebt:

Von den in diesem Jahre in Südwestafrika eingeführten Waren waren deutscher Herkunft	3676000 Mk.
aus Kapland	892498 „
aus England	305037 „

so dass die deutsche Einfuhr die gesamte übrige um das dreifache überragt. Der Wert der Wareneinfuhr über die deutschen Häfen betrug 4526000, über Walfischbai kaum 300000 Mk.: eine Thatsache, welche das handelspolitische Absterben der englischen Kolonie deutlich genug anzeigt.

Die Zahlen der Ausfuhrstatistik sind weniger günstig: der Hauptartikel, die Ausbeute der im Jahre 1896 bei Kap Cross entdeckten Guanolager, ist in Händen englischer Händler und wird nach England ausgeführt: 1897 im Wert von 1052000 Mk. gegenüber einem Gesamtwert der nach England gehenden Artikel von 1071800 Mk. Die nach Deutschland bestimmte Ausfuhr wurde auf 151149 Mk., die nach Kapland bestimmte auf 23800 Mk. gewertet.

Sämtliche anderen Ausfuhrartikel gehen überwiegend nach Deutschland; an Guano wurde für 46300 Mk. im Jahre 1897 dahin ausgeführt.

In der Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets (Spezialhandel) fungiert die Einfuhr aus Südwestafrika im Jahre 1897 bereits mit 209000 Mk., worunter allein für 178000 Mk. (= 85,2 %) Guano. Hieraus dürfte das unvorteilhafte Resultat zu entnehmen sein, dass dieser Artikel grösstenteils den Umweg über englische Häfen nimmt, ehe er bei uns in Verkehr kommt.

Für die Entwickelung, die die Einfuhr einzelner Artikel für sich genommen hat, fehlen leider zusammenhängende Angaben. Weder die deutsche Reichs- noch die Kolonialstatistik enthält vor dem Jahre 1897 gesonderte tabellarische Übersichten der einzelnen Warengattungen. Es kann demnach vielleicht nur das eine mit einiger Sicherheit angenommen werden, dass hinsichtlich der Biereinfuhr in Südwestafrike wie jetzt, so von jeher Deutschland das Monopol gehabt hat; eine Thatsache von ziemlicher Bedeutung, wenn man die Einfuhrartikel nach der Reihenfolge ihres Wertes betrachtet. Es stehen i. J. 1897 in erster Linie „Konserven und präservierte Verzehrungsgegenstände“ mit 6424 dz = 897 000 Mk. (davon $^7/_8$ aus Deutschland) dann folgen Zeugwaren aller Art mit 1496 dz = 755 000 Mk. ($^2/_3$ aus Deutschland), Mehl mit 11 036 dz = 354 000 Mk. ($^2/_3$ deutsch), Eisen und Eisenwaren mit 10 341 dz = 264 000 Mk. ($^4/_5$ deutsch), dann folgt Bier mit 5877 dz = 245 000 Mk. ($^{23}/_{24}$ deutsch). Die bedeutende Einfuhr an gemünztem Gold und Silber ist in der Kolonialstatistik nicht enthalten. Nur in einigen an Wert weniger bedeutenden Artikeln steht die Einfuhr aus dem Mutterland hinter der aus anderen Ländern zurück: so hinsichtlich Stroh- und Bastwaren, und fertiger Wagen und Karren hinter Kapland, hinsichtlich der an Gewicht ganz bedeutenden Einfuhr an Stein- und Holzkohlen hinter England. Lebendes Vieh wurde ausschliesslich aus Kapland, im Wert von 25 000 Mk. eingeführt. — Nach allgemeinen Gesichtspunkten geordnet, nehmen die wichtigste Stelle in der Einfuhr die Nahrungs- und Genussmittel für die Europäer ein, deren Verpflegung noch beinahe ausschliesslich vom Mutterland aus zu geschehen hat. An zweiter Stelle stehen dann Bekleidungsgegenstände, welche zum grossen Teil auch für Eingeborene bestimmt sind, ferner Handwerksgeräte und Baumaterial verschiedenster Art.

Betrachtet man von den einzelnen Einfuhrartikeln Schiessmaterial und Alkoholika gesondert, so ergiebt sich, unter der Annahme, dass Deutschland an der Einfuhr dieser Artikel auch früher denselben überwiegenden Anteil genommen hat wie jetzt, bei einer Vergleichung der Ziffern pro 1891 und 1897 folgende Gegenüberstellung:

a) Einfuhr an Bier und Wein im Jahre 1891 . . . 17 500 Mk.
„ „ „ „ „ „ „ 1897 . . . 335 409 „

Diese Beträge bilden von der Gesamteinfuhr
von 473 760 Mk. im Jahre 1891 . . . . . $^1/_{27}$ ungefähr
„ 4 887 325 „ „ „ 1897 . . . . . $^1/_{14}$ „
so dass die Einfuhr in 6 Jahren sich verhältnismässig verdoppelt hat.

b) Einfuhr an Gewehren und Munition
im Jahre 1891: 40 300 Mk. = $^1/_{12}$ der Gesamteinfuhr
„ „ 1897: 49 682 „ = $^1/_{98}$ „ „

so dass die Einfuhr im Verhältnis um das 8fache abgenommen hat. (Dabei muss allerdings im Auge behalten werden, dass der Bedarf an Feuerwaffen und Munition ein mit den Tagesereignissen wechselnder ist).

c) Einfuhr an Eisen- und Stahlwaren

im Jahre 1891 . . . 24000 Mk. = $^1/_{20}$ der Gesamteinfuhr
„ „ 1897 . . . 266360 „ = $^1/_{18}$ „ „

Vergleicht man die Zunahme dieses Einfuhrartikels mit der Zunahme sub a, so könnte das Resultat allerdings wenig befriedigend erscheinen; doch ist dabei zu bedenken, dass der Bedarf an Alkoholika gegenüber z. B. dem an Eisenwaren sich viel rascher erneuert. Bei dem Schiessmaterial zeigt sich deutlich die zunehmende Strenge der hierfür erlassenen besonderen Vorschriften; dasselbe gilt auch von den Spirituosen, deren Einfuhr 1897 nur einen Wert von 137000 Mk. repräsentierte.

Das Eine kann immerhin aus dem spärlichen Material entnommen werden, dass an dem Gesamthandel Südwestafrikas das Mutterland in steigendem Mass einen derartig überwiegenden Anteil nimmt, wie es bei keinem andern Schutzgebiet der Fall ist — und dies gerade bei derjenigen Kolonie in Afrika, welche hinsichtlich geographischer Lage und Verkehrsverhältnisse am ungünstigsten gestellt ist.

C. Ostafrika.

1. Schiffahrt. Nirgends zeigt sich der Unterschied in den Verhältnissen, wie sie beim Erwerb von Togo und Kamerun einerseits, von Deutsch-Ostafrika andererseits sich vorfanden, deutlicher als bei einem Vergleich der Ausgestaltung, welche der Schiffsverkehr mit West- und der mit Ostafrika erfahren hat. Dort fanden sich bereits wirtschaftliche Beziehungen und damit auch eine regelmässige Schiffsverbindung; hier waren beim Erwerb der ersten, einer Verbindung mit der Küste noch entbehrenden Gebiete durch Peters und Jühlke deutsche Handelsinteressen nur in verschwindendem Masse vorhanden. Wie also in Ostafrika im Grunde die Politik dem Kaufmann die Wege bahnte, so muss sie auch für Verkehrsmöglichkeit sorgen, wenn eine dem Mutterland erspriessliche Handelsentwickelung erstrebt werden wollte.

Die Besitzergreifung von Ostafrika in dem jetzigen Umfang ist so wenig geschehen, um deutsche Handelsinteressen zu schützen, wie die Subventionierung der Ostafrika-Linie erfolgt, um einem schon vorhandenen Verkehrsbedürfnis der Handelswelt Genüge zu thun.[1]) Das Bild der Schiffahrt

[1]) Dies ist zu betonen auch gegenüber den Bedenken, welche heute noch hinsichtlich der Rentabilität einer ostafrikanischen Centralbahn erhoben werden. Ein Bedürfnis hierfür, in dem Sinn, dass damit eine sofortige Verzinsung möglich wäre, besteht freilich nicht; aber eine solche Bahn bildet die notwendige Voraussetzung der

in Deutsch-Ostafrika, wie es bis heute geworden ist, ist dementsprechend auch ein wesentlich anderes als in Westafrika. Die aus der Gesellschaft „Woermann-Linie“ als gesondertes Rechtssubjekt ausgeschiedene Ostafrika-Linie vermittelt die erste und bis jetzt einzige regelmässige Dampferverbindung mit den Häfen Deutsch-Ostafrikas; die Linien der andern Nationen berühren nur benachbarte Häfen wie Mombassa und Sansibar. Gerade letzterer Ort spielt, nur in weit bedeutenderem Masse, in Handel und Schiffahrt eine Rolle entsprechend jener von Walfischbai gegenüber Deutsch-Südwestafrika (wenigstens in früheren Jahren). Der ganze Verkehr der nunmehr deutschen Küstenstrecke mit der Aussenwelt hatte früher seinen Knotenpunkt in Sansibar, und es lag in der Natur der Sache, dass seit dem unglückseligen Vertrag, der das wirtschaftlich wie geographisch zur rückliegenden Küste gehörige Sansibar englischem Einfluss überantwortete, das Bestreben der deutschen Handelspolitik darauf gerichtet sein musste, den Handel Deutsch-Ostafrikas von der Mittlersrolle Sansibars und damit Englands unabhängig zu machen.

Bei dieser Sachlage war die Subventionierung einer Reichspostdampferlinie zwischen Deutschland und Ostafrika ein politisch und wirtschaftlich naheliegender Schritt, und bis heute muss eine Schilderung der Entwickelung der Schiffsverbindung mit Ostafrika sich mit jener der Entwickelung der Ostafrika-Linie beinahe decken.

Auch der Zeit nach. Denn aus den Jahren bevor Deutsch-Ostafrika seine jetzige Gestalt erhalten hatte, fehlen für den gelegentlichen und Sonderzwecken dienenden Schiffsverkehr zuverlässige Angaben. Als im Jahre 1889 der Vertrag der Deutsch-Ostafrika-Linie mit dem Reich in Aussicht stand, standen der Gesellschaft 4 Dampfer von 16—1800 Tonnen zur Verfügung. Nach dem Vertragsabschluss wurden 4 Dampfer zu 2200 Tonnen in Dienst gestellt. Im Jahre 1896 zählte die Linie 12 Dampfer mit zusammen 29 000 Tonnen. Dieser Zunahme des Materials entspricht eine Steigerung der Leistungen.

Die Entwickelung des Gesamtverkehrs der Linie von 1892—96 ist folgende:

1892	. . . .	23 657	Tonnen	=	17 017	× 1000	Mk.
1893	. . . .	34 337	„	=	20 059	× „	„
1894	. . . .	39 436	„	=	19 509	× „	„
1895	. . . .	43 275	„	=	18 993	× „	„
1896	. . . .	43 098	„	=	25 608	× „	„

Erschliessung der Binnengebiete. Man denke an die Erschliessung des westlichen Nordamerika durch die grossen Bahnen; oder heute an die sibirische Bah; auch sie dienten und dienen erst dazu die Länder zu erschliessen; d. h. ihren Bewohnern eine Handels- und Existenzmöglichkeit zu bieten.

Die Zunahme des Personenverkehrs war noch grösser:

1892 . . .	2082 Personen	1895 . . .	4304 Personen
1893 . . .	3001 „	1896 . . .	7455 „
1894 . . .	3061 „		

Die Steigerung an Frequenz und Tonnenzahl geht sehr deutlich aus der Statistik des Deutschen Reiches über die Seereisen deutscher Schiffe hervor, und insbesondere auch die erhebliche Zunahme in den letzten Jahren, die obige Ziffern schon erkennen lassen. Man bemerkt aber auch, entgegen dem, was über Westafrika gesagt wurde, wie sehr der Schiffsverkehr mit Deutsch-Ostafrika denjenigen mit den übrigen ostafrikanischen Gebieten überwiegt. Bei den Zwischenfahrten ist auch hier die Zunahme bei Deutsch-Ostafrika eine vierfach so grosse wie beim übrigen Afrika am indischen Meere (s. Tabelle VII).

Es wäre interessant, die Entwickelung des Schiffsverkehrs mit Deutschland und jenes mit Indien zu vergleichen. Allein da die Bombay-Linie ihren Endpunkt in Sansibar hat, so findet sich in der Reichsstatistik dieser Verkehr nur ausgedrückt in den „Zwischenfahrten von Indisch-Afrika nach Ostindien und indische Inseln“ und umgekehrt. Dieselben zeigen folgende Ziffern (s. Tabelle VII).

1892:	von Ostafrika (ausser den deutschen Schutzgebieten)			
	nach Ostindien	3	Schiffe mit	2123 Tonnen
	in umgekehrter Richtung .	2	„ „	1816 „
1893:	Ostafrika—Ostindien . .	45	„ „	80341 „
	umgekehrt	54	„ „	95785 „

Der Schiffsverkehr mit Bombay ist demnach (wenigstens auf der deutschen Linie) ein erheblich intensiverer als der direkte Verkehr mit Deutschland, ein Umstand, dessen Ursache später noch zu erörtern sein wird.

Die deutsche Ostafrika-Linie war und ist nach dem Vertrag mit dem Reich vom 5. bez. 9. Mai 1890[1]) zu folgenden Linien verpflichtet:

a) Eine Hauptlinie Hamburg—Sansibar—Delagoabai mit Anlaufen eines Hafens von Deutsch-Ostafrika.

b) Eine Küstenlinie Sansibar—Lamu—Witugebiet für den Lokalverkehr von Deutsch-Ostafrika.

c) Eine zweite Küstenlinie Sansibar—Inhambane (Portug.-Ostafrika) mit Berührung von Kilwa (-Kiwindje) und Lindi.

Für die Haupt- und die südliche Nebenlinie wurde ein vierwöchentlicher, für die nördliche Küstenlinie ein 14tägiger Turnus in minimo verlangt.

Auf der Hauptlinie traten mit dem Jahre 1891 an Stelle der bisherigen (seit 1890) achtwöchentlichen, allmonatliche Fahrten, welche zu-

[1]) Siehe den Wortlaut bei Riebow S. 396 ff.

nächst in Deutsch-Ostafrika lediglich Dar-es-Salaam berührten: die Fahrzeit betrug nach Sansibar 35, nach Dar-es-Saalam 38 Tage ab Hamburg. 1893 schon wurde die Fahrt bis Durban (Natal) ausgedehnt und auf der Hin- und Rückreise auch Tanga angelaufen. Die Rückfahrt Tanga—Hamburg erforderte 34 Tage. Im Jahre 1896 (Juni) traten an Stelle des bisherigen vierwöchentlichen, probeweise ein dreiwöchentlicher Turnus, der sich derart bewährte, dass er nicht nur beibehalten wurde, sondern seit Mitte 1897 sogar durch 14tägige Fahrten ersetzt wurde. Auf dem Fahrplan des letzten Jahres standen schon 25 Fahrten (gegen 17 im Jahre 1897) und die Fahrzeit bis Tanga ist auf der Ausreise auf 32 Tage, auf der Heimreise auf 30 Tage herabgegangen. Der Vertrag mit England von 1890, wodurch das Wituland und Pemba verloren ging, brachte die Änderung des Fahrplans der beiden Küstenlinien. Die südliche diente seitdem nur mehr dem Verkehr mit Südafrika, ohne fernerhin deutsch-ostafrikanische Häfen anzulaufen. Die nördliche Zweiglinie wurde dagegen ausschliesslich für den Lokalverkehr in Deutsch-Ostafrika bestimmt, ohne mehr, wie bisher, Pemba, Mombassa und Lamu anzulaufen; ihr südlichster Punkt ist Mikindani. Der Turnus ist ein vierwöchentlicher, wobei aber die nördlichen Häfen zweimal, Sansibar, Dar-es-Salaam und Bagamoyo sogar dreimal angelaufen werden, bei einer Gesamtdauer der Rückfahrt von drei Wochen. Was die oben erwähnte Route Sansibar—Bombay anlangt, so ist sie auf einen im Jahre 1891 abgeschlossenen Vertrag zwischen der Deutschen Ostafrika-Linie und der deutsch-ostafr. Gesellschaft zurückzuführen, wonach beide Gesellschaften gemeinschaftlich die Rhederei zwischen Tanga, Dar-es-Salaam und Sansibar—Bombay betreiben. Der diese Route versehende Dampfer verkehrt in etwa zweimonatlichem Turnus und berührt Lamu und Mombassa in Britisch-Ostafrika, ausserdem aber im Bedarfsfall auch Pangani und Bayomoyo. — Neben dieser Linie bestand bis 1895 eine Zweiglinie der British India Steam Nav. Co. von Aden nach Mombassa—Sansibar, seitdem eine Linie Bombay—Sansibar—Delagoabai mit vierwöchentlichem Turnus.

Über den Schiffsverkehr in den einzelnen Häfen des Schutzgebietes liegen leider keine Angaben vor; allein auch das eben Gesagte weist darauf hin, dass das britische Sansibar immer noch der Knotenpunkt des ostafrikanischen Schiffsverkehrs ist, nicht allein der grossen Dampferlinien, sondern in noch viel höherem Grad der dem Lokalverkehr dienenden Fahrzeuge. Die Nachweise über den Schiffsverkehr Sansibars zeigen schon seit mehreren Jahren, dass die deutschen Schiffe an Zahl und Raumgehalt die erste Stelle, auch vor den englischen einnehmen: eine nicht allein der geographischen Lage der Insel zu dankende Erscheinung, sondern an sich im Interesse der erfolgreichen Konkurrenz mit fremden Dampferlinien begrüssenswert, denn Sansibar wird von Dampfern dreier Nationen (ausser der deutschen) regelmässig angelaufen, und diese treten infolge des Lokalverkehrs mit der nahen

Küste hinsichtlich des Gütertransports unseres Schutzgebietes mit der Deutsch-Ostafrika-Linie in Konkurrenz. Es sind dies englischerseits die Union-Steam-Ship Co. und die Zweiglinie Aden—Sansibar der British-India Steam-Navigation Co. (die Castle Mail-Linie läuft jetzt Sansibar nicht mehr an), ferner die französische „Messageries maritimes", endlich die portugisische „Mala real".

Wie sich gegenüber dieser Konkurrenz der Güterverkehr der deutschen Linie gestaltet hat, gestattet die genaue Reichsstatistik über die subventionierten Dampferlinien zu ermitteln.

Von den seitens der deutschen Ostafrika-Linie auf der Ausreise bezw. Heimreise beförderten Gütern waren nämlich deutscher Herkunft bezw. nach Deutschland bestimmt:

Ausreise

1892 . . .	53,5 %	des Gewichts,	44,18 %	des Werts
1894 . . .	53,3 %	„ „	42 %	„ „
1896 . . .	55,9 %	„ „	47,4 %	„ „

Heimreise

1892	53 %	des Gewichts,	52,8 %	des Werts
1894	41,1 %	„ „	40 %	„ „
1896	48,5 %	„ „	48,2 %	„ „

Die deutsche Linie ist also am Export deutscher Artikel nach Afrika wenigstens dem Gewicht nach stärker prozentual beteiligt als am Import der Kolonialerzeugnisse nach Deutschland (ein Bild, welches dem stärkeren Anteil des Mutterlandes am Import als am Export seiner Kolonien entspricht); etwa die Hälfte ihrer beförderten Güter dient nicht dem Verkehr zwischen Deutschland und der Kolonie; und es lässt sich eine schwache Tendenz dahin bemerken, dass die Ostafrika-Linie in steigendem Mass ihren Reingewinn (6% Dividende) dem Transport fremder Güter verdankt.

2. Warenverkehr.

Die Darstellung der Schiffahrtsverhältnisse hat gezeigt, wie Deutsch-Ostafrikas Verkehr im grossen und ganzen zwei Bahnen hat: eine nach Europa, eine andere nach Ostindien. Hierin zeigt sich eine Folgeerscheinung der Stellung, die Afrikas Ostküste in der Lage der Erdteile zu einander, und zugleich in der weltgeschichtlichen Entwickelung zugekommen ist. Bevor der Kanal von Suez den indischen Ocean Europa näher gebracht hat, war der Handelsverkehr in diesem Meer auf die angrenzenden Länder beschränkt; wir wissen, dass schon in den ältesten Zeiten zwischen Vorderasien und Ostafrika Verbindungen bestanden haben, und dass lange vor der Invasion europäischer Staaten die Araber und Inder die Küsten des heutigen

Deutsch-Ostafrika besucht haben. Es zeigt sich hier recht deutlich der Unterschied gegenüber West-Afrika, wo vor der europäischen Besitzergreifung kein fremder Einfluss von der See her sich geltend machen konnte. In Ostafrika dagegen konnte auch der Suez-Kanal den Unterschied der räumlichen Entfernung zwischen Sansibar-Westeuropa und Sansibar-Ostindien nicht beseitigen; und damit auch nicht den eingewurzelten Handelseinfluss, den die an dem indischen Oceanbecken einander gegenüberliegenden Halbkulturvölker Arabiens und Indiens auf dem afrikanischen Kontinent gewonnen hatten: ganz zu schweigen von der schwerwiegenden Bedeutung, welche die Religion des Islam dem Arabertum von jeher gegenüber dem Bewohner Afrikas verliehen hatte.

Abgesehen von der historischen Entwickelung müssen wir es aber als eine den natürlichen Verhältnissen entspringende Thatsache bezeichnen, wenn Ostafrika mit den näher liegenden Kulturländern intensivere Handels- und Wirtschaftsverbindungen pflegt als mit viel entlegeneren; die relativ beste künstlich geschaffene Verbindung vermag gegen die natürliche geographische Lage nicht aufzukommen. So muss es denn von Anfang an als ein Ding der Unmöglichkeit bezeichnet werden, eine derart intensive Verbindung wie zwischen Deutschland und Südwestafrika jemals mit Deutsch-Ostafrika verwirklicht zu sehen.

Allein ein weiteres kommt hinzu: die zahlreichen Araber, Inder und Mischlinge, welche jetzt das eigentliche Handelselement in Ostafrika bilden, sind schlechterdings aus dem Schutzgebiet nicht zu vertreiben, denn wir müssen in ihrer Verbreitung eine Äusserung des Grundsatzes erkennen, dass jede Kultur, und damit auch die spezielle der gegebenen Kulturart ententsprechende Ausgestaltung von Handel und Verkehr eine Neigung besitzt, sich innerhalb eines Breitengürtels der Erde zu verbreiten. Wir müssen zugeben: Araber und Inder, deren Heimat grösstenteils wie Ostafrika der heissen Zone angehört, sind zum Aufenthalt in Ostafrika besser geeigenschaftet als der der gemässigten Zone entstammende Deutsche oder Engländer.

Wenn wir den starken indischen Einfluss in Deutsch-Ostafrika, anders als die Engländer in Britisch-Ostafrika, unangenehm empfinden, so liegt die Schuld hier an politischen Verhältnissen; denn jener Einfluss ist unserm Gebiet ein fremder und darum dem Mutterland wirtschaftlich feindlicher. Bei den Engländern hingegen fallen Indien und Britisch-Ostafrika unter den gemeinsamen Namen, „Britische Schutzgebiete“. Die Invasion ostindischer Elemente im letzteren Schutzgebiet ist nur eine Völkerverbreitung innerhalb des gleichen Herrschaftsgebietes.

Diese Erwägungen dürfen bei der folgenden Betrachtung der Handelsverhältnisse zwischen Deutschland und Ostafrika seit 1890 nicht ausser Acht gelassen werden, soll nicht ein unberechtigt ungünstiges Urteil gewonnen werden.

Betrachtet man zunächst die Gesamtzahlen der Reichsstatistik über den Handel des Zollgebietes in Deutsch-Ostafrika (s. Tab. VIII), so fallen sofort die grossen Schwankungen in der Einfuhr der einzelnen Jahre ins Auge, welche beim Gewicht bis zum 18fachen, beim Wert bis zum 6fachen Betrag sich belaufen. Diese Schwankungen korrespondieren nicht im mindesten mit den langsam steigenden und fallenden Exportziffern der Kolonie, können vielmehr nur als ein Zeichen dafür gelten, dass der deutsche Markt immer noch keine ständigen Handelsverbindungen mit Deutsch-Ostafrika gewonnen hat. Eine allgemeine Tendenz lässt sich nur bei einem Vergleich der Summen mehrerer Jahre erkennen:

1889—91 . . . . . 8500 dz = 550 × 1000 Mk.
1895—97 . . . . . 22700 „ = 1780 × 1000 „

Hieraus lässt sich immerhin eine bedeutende Zunahme entnehmen, auf welche auch die Wertziffern der Jahre 1896 und 1897 hinzudeuten scheinen.

Einigermassen überraschend wirkt es, zu sehen, dass die Einfuhr aus Deutsch-Ostafrika eine so geringe ist gegenüber jener aus dem übrigen Afrika am indischen Meer. Abgesehen von den Produkten der gemässigten Zone Afrikas ist eine mit Deutsch-Ostafrika stark konkurrierende Bezugsquelle das wirtschaftlich doch ebenso neu erschlossene Britisch-Ostafrika geworden; dies wird sich bei der Darstellung einzelner Produkte noch deutlicher zeigen. Es scheint demnach die deutsche Schiffslinie fast mehr zu Belebung von Handelsbeziehungen mit fremden Kolonien als mit der eigenen beigetragen zu haben (cf. hiermit den Anteil fremder Güter an den Transportmengen der Deutsch-Ostafrika-Linie). Ob und wieviel allerdings von den aus Sansibar oder Britisch-Ostafrika bezogenen Waren eigentlich deutsch-ostafrikanischer Herkunft sind, vermag nicht geschätzt zu werden; doch darf man mit Grund annehmen, dass Deutschland Waren seines Schutzgebietes auf diesem Umwege bezieht, insbesondere wenn man erwägt, dass für das nördliche Deutsch-Ostafrika die englische Tangabahn einen Abflussweg bildet, und vor der Einrichtung von Binnenzöllen eine Kontrolle der im Innern die Grenze überschreitenden Waren nicht stattfand.

Die Ausfuhr weist ebenfalls, wenn auch nicht so bedeutende Schwankungen auf. Gewicht und Wert bewegen sich in entgegengesetztem Sinn: ersteres im allgemeinen zu- letzterer abnehmend. Die Ursache hierfür liegt in der Ausfuhr von Cement, Steinkohlen etc. während der letzten Jahre: Artikel von grossem Gewicht aber geringem Wert. (1896: 43670 dz Romancement = $^1/_2$ der Gesamteinfuhr, im Wert von nur 153000 Mk.; ferner 24082 dz Steinkohlen = 28000 Mk.) So wenig diese Bewegung der Ziffern befriedigen kann, so wenig erfreulich ist auch ein Vergleich mit der Ausfuhr nach dem übrigen Afrika am indischen Meer: während die letztere gegenüber

der Ausfuhr nach Deutsch-Ostafrika im Jahre 1892 um 400 000 Mk. Wert zurückblieb, übertraf sie dieselbe im Jahre 1896 um das $2^1/_2$ fache. Demnach ist auch hier eine ähnliche Erscheinung zu beobachten wie bei der Einfuhr: die Ausfuhr nach dem übrigen Ostafrika zeigt eine gedeihlichere Gestaltung als die nach deutschem Schutzgebiet.

Die prozentuale Teilnahme Deutschlands an dem Handel Deutsch-Ostafrikas für einen längeren Zeitraum zu ermitteln ist ausgeschlossen, nachdem es fast ein Ding der Unmöglichkeit ist,[1]) eine geordnete Tabelle der Aus- und Einfuhrwerte unserer Kolonie zusammenzustellen. Es genügt aber die Thatsache, dass die Einfuhr Deutsch-Ostafrikas eine steigende Tendenz aufweist, um darzuthun, dass der prozentuale Anteil Deutschlands an der Einfuhr eher eine Abnahme zeigt. An den Ausfuhrwerten Deutsch-Ostafrikas welche bis 1895 andauernd stark gefallen sind, seither wieder zunehmen, scheint das Mutterland seit etwa drei Jahren einen verhältnismässig steigenden Anteil zu empfangen.

Für die Jahre 1895—97 liegt nunmehr die nach Herkunfts- und Bestimmungsländern ausgeschiedene Handelsstatistik für Deutsch-Ostafrika vor. Wenn dieselbe auch jetzt noch keine besondere Genauigkeit verbürgt, vor allem nicht hinsichtlich der Bestimmungsländer, so ist doch ein Anhaltspunkt für die Hauptzüge der Handelsbewegung gegeben. In Verbindung mit den in früheren Jahrgängen des Kolonialblattes enthaltenen Handelsberichten von Sansibar kann insbesondere die Hauptfrage für Deutsch-Ostafrika beleuchtet werden: die Rolle nämlich, die Sansibar einerseits im Mutterland, andererseits im Aussenhandel unserer Kolonie spielt. Im Jahre 1892[2]) absorbierte die deutsch-ostafrikanische Küste 32 %, 1893 über 43 % der reinen Einfuhr Sansibars, und lieferte 1892 ca. 51 %, 1893 ca. 54 % seiner Ausfuhr. Diese Ziffern zeigten gegenüber 1891 eine Steigerung trotz des seither erfolgten Anschlusses der Küstendampfer an die Ostafrika-Hauptlinie und der direkten Umladung. (Die entsprechenden Prozentsätze für Britisch-Ostafrika sind 8 bezw. 6 %.)

Es wurden von Sansibar verschifft nach Deutsch-Ostafrika 1892 (11 Monate) für 3 419 000 Rup., 1893 für 4 686 000 Rup. und zugeführt von Deutsch-Ostafrika nach Sansibar 1892 für 3 430 000 Rup., 1893 für 3 649 000 Rup. Andererseits betrug 1893 die Einfuhr Deutsch-Ostafrikas 5 033 000 Rup., die Ausfuhr 4 293 000 Rup.

In den Jahren 1895—97 verteilt sich die Gesamteinfuhr Deutsch-Ostafrikas nach Herkunftsländern folgendermassen:

---

[1]) Eine Umrechnung der bis 1892 in Dollars, seither in Rupien ausgedrückten Werte (soweit solche überhaupt nachgewiesen!) ist dadurch unmöglich gemacht, dass der zeitweilige Rupienkurs nicht regelmässig im Kol.-Blatt bekannt gegeben ist.

[2]) Erst in diesem Jahr begann in Sansibar eine genauere nicht auf Schätzung beruhende Handelsstatistik.

Aus Deutschland		Aus England	
1895	1823 × 1000 Rup.	1895	472 × 1000 Rup.
1896	1682 × „ „	1896	581 × „ „
1897	1841 × „ „	1897	572 × „ „

Aus Indien		Gesamteinfuhr	
1895	3233 × 1000 Rup.	1895	6725 × 1000 Rup.
1896	3295 × „ „	1896	7008 × „ „
1897	2813 × „ „	1897	6841 × „ „

d. i. in Prozenten der Gesamteinfuhr

Für Deutschland 1895: 28% 1896: 25% 1897: 27%
Für Indien 1895: 50% 1896: 47% 1897: 41%

Die Gesamtausfuhr verteilte sich auf folgende Hauptbestimmungsländer:

Deutschland		England	
1895	269 × 1000 Rup.	1895	26 × 1000 Rup.
1896	566 × „ „	1896	57 × „ „
1897	831 × „ „	1897	56 × „ „

Sansibar		Gesamtausfuhr	
1895	2556 × 1000 Rup.	1895	2879 × 1000 Rup.
1896	2638 × „ „	1896	3330 × „ „
1897	2671 × „ „	1897	3736 × „ „

d. i. in Prozenten der Gesamtausfuhr

Für Deutschland 1895: 9% 1896: 17% 1897: 22%
Für Sansibar 1895: 88% 1896: 79% 1897: 70%

Das letztere Resultat ist ein hocherfreuliches: Woran man seit dem englisch-deutschen Vertrag arbeitete und anscheinend vergebens arbeitete, das fängt nunmehr an sich zu realisieren: der direkte Handel mit dem Mutterland hebt sich auf Kosten des Zwischenplatzes Sansibar. Dieses Resultat wird bestätigt durch die letzten Berichte, wonach in Sansibar ein Rückgang des Gesamthandels konstatiert wird, welcher auf die Verminderung des Warenverkehrs mit Deutsch-Ostafrika zurückgeführt wird. Es scheint sich demnach, allerdings unter erheblicheren Mühen, etwa Ähnliches wie in Walfischbai vollziehen zu wollen: eine wirtschaftliche Abschnürung des der Kolonie schädlichen Fremdkörpers, des englischen Sansibar.

Der andere wunde Punkt, das starke Überwiegen des Imports aus Indien, scheint aus natürlichen Ursachen (s. oben) schwerer zu heilen: Doch zeigen die oben angeführten Berechnungen auch hier in den letzten

Jahren eine etwas günstigere Entwickelung: der Import aus Deutschland bleibt auf gleicher Höhe, jener aus Indien geht zurück, ohne dass die Gesamteinfuhr sich verminderte.

Gegenüber diesen Zukunftsaussichten darf allerdings nicht ausser Acht gelassen werden, dass noch jetzt das Verhältnis des Handels mit Deutschland ein äusserst ungünstiges ist; das Mutterland stellt zur Einfuhr der Kolonie kaum mehr wie $^1/_4$, und empfängt von deren Ausfuhr kaum mehr wie $^1/_5$.

Was nun insonderheit die koloniale Ausfuhrstatistik und ihre Zuverlässigkeit anlangt, so wäre es übertrieben, wollte man ihr gegenüber den im allgemeinen gewonnenen Daten der Reichsstatistik eine grössere Beachtung absprechen. Es genügt darauf hinzuweisen, dass der Nachteil jeder Ausfuhrstatistik: ihr Beruhen auf einer veränderlichen Angabe über den Bestimmungsort der Ware, noch in erhöhtem Mass dann hervortritt, wenn es sich wie hier um Handelsbeziehungen handelt, denen noch der Charakter des Beginnenden, des Schwankenden, innewohnt und bei denen eine spätere Veränderung des Bestimmungsortes infolgedessen noch häufiger vorkommt. Auch dürften alle Waren, welche bis zur weiteren Verfügung dem Freihafen Hamburgs zugeführt werden, dem nach Deutschland bestimmten Export zugezählt sein. Doch hierzu und zu der Erwägung, dass infolge der langen Seereise zeitliche Verschiebungen hinsichtlich Abgang und Ankunft der Waren leicht eintreten können, tritt noch ein anderer, dem Schutzgebiet eigentümlicher Umstand, der für die Richtigkeit der Ausfuhrgrössen von Einfluss ist.

Die letzten Jahresberichte erwähnen nämlich eine Abnahme der Zollerträgnisse einiger Küstenorte und geben auch den Grund hierfür an, der bezeichnenderweise in den Verkehrsverhältnissen unseres Schutzgebietes gefunden wird. Während nämlich in Deutsch-Ostafrika ausser dem unwesentlichen Schiffsverkehr auf dem Nyassa-Schire-Sambesi, die Möglichkeit eines raschen Ausfuhrweges der Produkte des Innern fehlt, beginnen die grossen Handelswege der benachbarten Kolonien, der Kongo und die englische Tangabahn die Ausfuhr der Binnenländer Deutsch-Ostafrikas an sich zu ziehen. Diesem Abfluss auf fremdes Gebiet wird auch der neuestens eingeführte Binnenzoll nicht ganz begegnen können. Die Folge ist aber, dass wahrscheinlich ein Teil der Ausfuhr unseres Schutzgebietes in das Mutterland unter der Bezeichnung „Kongostaat“ oder „Britisch-Ostafrika“ eingeht (cf. oben bei Togo). Für die Höhe dieser Ausfuhrwerte fehlt allerdings jeder Anhaltspunkt. Wenn aber irgend etwas geeignet ist, die Notwendigkeit künstlicher Verkehrsmittel in Ostafrika nahezulegen, so ist es diese wirtschaftlich so sehr schädigende Erscheinung, welche die Gefahr in sich enthält, es möchte der Schwerpunkt von Handel und Verkehr aus unserem Schutzgebiete in benachbarte Gebiete verlegt werden.

Von den einzelnen Handelsartikeln seien zuerst die Ausfuhrprodukte Deutsch-Ostafrikas betrachtet. Die Tabelle IX zeigt ein höchst buntes Bild. Sind schon bei den Ausfuhrziffern plötzliche Schwankungen um das Drei- und Vierfache nicht selten, so lässt sich aus den Anteilsziffern des Mutterlandes häufig nur die eine Thatsache der Unbeständigkeit dieser Handelsbeziehungen entnehmen.

Hauptausfuhrartikel Deutsch-Ostafrikas sind: Elfenbein, Kautschuk, Sesam, Kopra[1]) und Kokosnüsse, Kopal[2]), ferner Tabak, Mtama und Mawele.[3]) Letztere drei Artikel kommen für den Europahandel nicht in Betracht; Mtama und Mawele sind Hauptnahrungsmittel der Eingeborenen und werden fast ausschliesslich nach Sansibar (und Asien) exportiert. Tabak wurde zwar eine Zeitlang in Deutsch-Ostafrika auch für den europäischen Markt gebaut und ausschliesslich nach Deutschland geliefert; doch hat sich die Kultur nicht günstig gestaltet.

Betrachtet man von den übrigen zuerst das Elfenbein, so zeigt der Export zwar eine langsame Abnahme, doch nicht in dem Mass, wie nach dem bekannten Wort von der Erschöpfung des Elfenbeinvorrates Afrikas anzunehmen wäre. Der Bezug seitens Deutschlands, an sich stets ein geringer, ist 4 Jahre lang auf einem minimalen Mass stehen geblieben, wogegen im letzten Jahr eine Steigerung um das Siebenfache eintrat, so dass beinahe die Ziffern der ersten Jahre wieder erreicht sind. Nach der kololnialen Statistik waren bestimmt

1895	nach Deutschland	629	engl. Pfd.,	nach Sansibar	195000	engl. Pfd.
1896	„ „	519	„ „	„ „	235000	„ „
1897	„ „	57000	„ „	„ „	158000	„ „

Auch hier spricht sich deutlich die wesentliche Verschiebung der Ausfuhr im letzten Jahre aus.

Ein Artikel, der seit längerer Zeit in steigender Masse ausgeführt wird und hinsichtlich des Wertes bereits an 2. Stelle gerückt ist, ist der Kautschuk. Von den grossen Exportmengen hat aber Deutschland mit Ausnahme zweier Jahre nie nennenswerte Mengen bezogen; nur 1893 empfing das Mutterland etwa $^1/_8$, 1896, nach zwei Jahren verschwindend geringen Bezugs, plötzlich ca. $^1/_3$ der Gesamtexportmenge dieses Artikels.

Sehr abweichend hiervon weist die Kolonialstatistik nach Deutschland und Sansibar ungefähr gleiche Beträge.

Noch weniger günstig standen bis 1897 die Verhältnisse beim Sesam: es wurden bis 1893 an sich nicht unwesentliche Mengen (gegenüber der

[1]) Kopra sind die zerschlagenen und getrockneten Kokosnüsse.

[2]) Das Harz von Trachylobium Hornemannianum, teils fossil, teils frisch.

[3]) Suaheli-Worte; ersteres das sog. „afrikanische Korn“ (sorghum), letzteres eine andere Hirsenart (Pennisetum).

Gesammtausfuhr allerdings nie mehr wie $^1/_{20}$) nach Deutschland importiert; allein das amerikanische Baumwollensaatöl, ein in dem deutschen Zolltarif günstiger behandelter Konkurrenzartikel,[1]) hat das afrikanische Produkt lange Zeit ganz verdrängt. Seit 1894 ist 3 Jahre lang keine nennenswerte Sendung nach Deutschland gelangt, dagegen zeigte auch hier das letzte Jahr eine plötzliche derartige Zunahme, dass die Ziffern sämtlicher früherer Jahre um das Dreifache übertroffen wurden. Die koloniale Statistik nennt merkwürdigerweise seit 1895 Deutschland nicht mehr als Bestimmungsland; fast der gesamte Import nach Deutschland scheint über Sansibar zu gehen.

Die Artikel „Kopra“ und „Kokusnüsse“ findet man in der deutschen Statistik unter „Palmkerne, Kopra etc.“ rubriziert. Ihre Ausfuhrbewegung ist nach beiderseitigen Schwankungen seit 1895 eine entgegengesetzte: Kokusnüsse haben um das Dreifache ab-, Kopra hat um fast das Vierfache zugenommen. Deutschland empfängt einen beträchtlichen, aber sehr verschieden hohen Anteil: von etwa $^1/_{27}$ im Jahre 1893 stieg er auf das Ganze im Jahre 1894, sank aber seither auf eine minimale Höhe. Die weitaus überwiegende Masse geht nach Sansibar, wie dies auch die koloniale Statistik ausweist.

Kopal, der von jeher in ziemlich gleicher Masse exportiert wurde, ist in der deutschen Statistik nicht gesondert genannt. Die Angaben des Schutzgebiets nennen Deutschland in abnehmendem Masse bis 1896, 1897 aber gar nicht mehr als Bestimmungsort.

An materiellem Wert weit nachstehend, bilden die Erzeugnisse der jungen ostafrikanischen Plantagen den Gegenstand des höchsten Interesses. Bisher wurden mit allen möglichen Plantagenobjekten Versuche gemacht: aber ungünstige Elementarereignisse, wie Trockenheit und Heuschrecken, die in den letzten Jahren die Produktion der Eingeborenen so sehr schädigten, mussten auf die empfindlicheren Plantagenerzeugnisse noch viel verheerender wirken. Die geringen Sendungen, die z. B. an Tabak (siehe oben), an Baumwolle, Kakao, Vanille, Zucker, nach Deutschland gingen, waren noch keine Handelsartikel, sondern mehr Warenproben. Ständige Ausfuhr hat nur ein einziges Pflanzungserzeugnis aufzuweisen: der Kaffee (siehe Tabelle IX No. 5).

Wir begegnen hier denselben Bedenken wie oben bei Westafrika und es kann ein kurzer Überblick über die Entwickelung des Kaffeebaues nicht umgangen werden.

Wild oder halbwild gewachsener Kaffee war, wie in Kamerun, so auch in Ostafrika schon lange bekannt: insbesondere der aus dem südlichen Bezirk von Deutsch-Ostafrika stammende sogenannte Ibo-Kaffee und der „Seen-

[1]) Das Baumwollensaatöl zahlt den Zoll für technische Öle (4 Mk. pro 100 kg). Das Sesamöl jenen der anderen Speiseöle (10 Mk. pro 100 kg); Erdnüsse und Sesam zahlen als Rohstoff 2 Mk. pro 100 kg.

kaffee“ vom Victoria-Njanza waren Objekt eines wenig bedeutenden Handels der Eingeborenen; diese Sorten waren aber wegen ihrer geringen Qualität für den europäischen Markt unbrauchbar; selbst hiervon kamen die ersten Proben erst 1893 nach Deutschland.[1]) Von Europäern wurden die ersten Kaffeepflanzungen 1891 (nach der Bekämpfuug des arabischen Aufstandes) angelegt, und zwar auf den Plantagen der deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft in Derema und Nguelo (Usambara); deren Ernte konnte aus natürlichen Gründen nicht vor 1895 gesammelt werden;[2]) damit stimmen die Berichte vollständig überein. Die Ausfuhr von Plantagenkaffee drückt sich in den plötzlich gestiegenen Ausfuhrziffern seit 1895 aus, während die früher exportierten geringen Mengen zweifellos nur aus Eingeborenenkaffee bestanden.

Mit diesen Thatsachen ist es unvereinbar, dass in den Jahren 1889 bis 1893 Mengen Kaffees aus Deutsch-Ostafrika sollten eingeführt worden sein, welche hinter den seit Bestehen der Plantagen bezogenen Quantitäten nicht sehr weit zurückbleiben.

Lässt man demnach diese fragwürdigen Angaben früherer Jahre beiseite und betrachtet lediglich die Verhältnisse der letzten drei Jahre, so ergiebt sich, was übrigens zu erwarten ist, dass der Ertrag der jungen Plantagen zum grössten Teil auf den heimatlichen Markt gekommen ist: ca. 1000 dz von einem Gesamtexport von ca. 1400 dz. Dasselbe ergiebt auch die koloniale Statistik.

Zum Schluss sei auch hier wieder das deutsche Schutzgebiet als Bezugsland der Einfuhrprodukte neben die andern Hauptbezugsgebiete Ostafrikas gesellt. Deutschland bezog:

1. An Elfenbein

1892 aus Deutsch-Ostafrika 11 dz, aus dem übrigen Ostafrika 203 dz
1897 „ „ 26 „ aus Britisch-Ostafrika . 74 „

2. An Kautschuk

1892 aus Deutsch-Ostafrika 78 dz, aus dem übrigen Ostafrika 2866 dz
1897 „ „ 760 „ aus Britisch-Ostafrika . . 531 „

3. An Kaffee, roh

1892 aus Deutsch-Ostafrika 198 dz (?), aus dem übrigen Ostafrika 359 dz
1897 „ „ 330 „ aus Britisch-Ostafrika . . 360 „

Endlich 4. an Nutzholz vom Buchsbaum etc. (roh)[4])

1897 aus Deutsch-Ostafrika 714 dz, aus Portug.-Ostafrika 2756 dz

---

[1]) cf. Kol.-Bl. 1893, S. 275.

[2]) cf. Kol.-Bl. 1895 S. 352 u. 479; sowie den früher zitierten Aufsatz von Warburg, Kol.-Bl. 1896.

[4]) Soweit hier nicht genannt, ist Deutsch-Ostafrika in dieser Zusammenstellung

Aus diesen wenigen Angaben geht vielleicht die günstige Entwickelung der Handelsbeziehungen mit Ostafrika in den letzten Jahren am deutlichsten hervor: die Zufuhr aus dem deutschen Schutzgebiet hat wesentlich gewonnen und zwar in einer Weise, dass der gefährlichste Konkurrent, Britisch-Ostafrika, das im übrigen unter den Kolonien Ostafrikas als Hauptbezugsquelle figuriert, hier und da schon zurückstehen muss. Im Vergleich mit Westafrika bezieht Deutschland in Ostafrika seinen Bedarf an Tropenprodukten in viel höherem Masse aus dem eigenen als wie aus fremden Schutzgebieten, wenn auch immerhin der Gesamtbezug aus den letzteren noch bedeutend höher ist.

Das notwendige Gegenbild ist die Einfuhr Deutsch-Ostafrika's aus Deutschland in ihren einzelnen Artikeln. Unter den Importartikeln nehmen die verschiedenen Baumwollen-Gewebe und -Waren weitaus die erste Stelle ein: die ersten 13 Nummern des für Deutsch-Ostafrika geltenden Warenverzeichnisses (1 A bis 1 I) repräsentierten im Jahre 1897 zusammen einen Wert von rund 3 600 000 Rupien, somit etwas über die Hälfte des Gesamteinfuhrwertes. Leider ist gerade an diesem wichtigen Artikel der Anteil Deutschlands von jeher ein geringer gewesen: er repräsentierte im genannten Jahr rund 600 000 Rupien (Indiens Anteil ca. 2 000 000 Rupien). Greift man unter diesen 13 Nummern die an Wert weit voranstehende heraus: „rohe baumwollene dichte Gewebe, ungefärbt, indisches und europäisches Fabrikat“ (1. C. 2), so ergeben die drei letzten Jahre folgende Verteilung:

Es kamen nach der kolonialen Statistik

1. Aus Deutschland

1895	115 000	engl. Pfd.	= 74 000	Rup.
1896	34 000	„ „	= 22 000	„
1897	35 000	„ „	= 22 000	„

2. Aus Indien

1895	3 543 000	engl. Pfd.	= 942 000	Rup.
1896	2 945 000	„ „	= 1 521 000	„
1897	2 225 000	„ „	= 1 198 000	„

3. Aus England

1895	76 000	engl Pfd.	= 45 000	Rup.
1896	103 000	„ „	= 64 000	„
1897	214 000	„ „	= 126 000	„

(Gesamteinfuhr ins deutsche Zollgebiet nach einzelnen Artikeln im Jahre 1897, Statistik des Deutschen Reichs) als Herkunftsland nicht aufgeführt.

Da sich, wie bereits einmal erwähnt, die Nummern des kolonialen und des deutschen Warenverzeichnisses und Zolltarifs inhaltlich meistens nicht entsprechen, so kann an eine Nebeneinanderstellung von Einfuhr auf der einen und Ausfuhr auf der anderen Seite, wie früher geschehen, nicht gedacht werden. Beiderseits deckt sich lediglich der Posten: gefärbte, bedruckte, dichte Baumwollen-Gewebe" (2 d 3 des deutschen Zolltarifs, No. 442 des deutschen, 1 G des kolonialen Warenverzeichnisses). Dieser Artikel ist zugleich der einzige, der im wesentlichen aus Europa und speziell Deutschland bezogen wird (siehe Tabelle X No. 1).

Der zweite Baumwollen-Artikel, von welchem Deutschland nennenswerte Massen nach Deutsch-Ostafrika einführt, sind „baumwollene Strumpfwaren" (2 d 3, No. 44 des deutschen Warenverzeichnisses; eine entsprechende Nummer findet sich im Warenverzeichnis der Kolonie nicht). Die Gewichts- und Wertziffern sind von 1889—1897 folgende:

dz	3	13	13	8	19	12	27	15	8
1000 Mk.	2	9	9	5	10	6	16	9	4

Das Resultat ist also ein ungünstiges: auch in diesen beiden Artikeln zeigt Deutschlands Anteil eine stark sinkende Tendenz, und ist in Gefahr, sogar hinter das, räumlicher Lage nach doch nicht viel günstiger gestellte England zurückgedrängt zu werden.

Es seien ferner noch zwei Importartikel im Folgenden betrachtet (siehe Tabelle IX No. 2 und 3), deren Interesse weniger auf dem Wert, wie auf ihrer Zweckbestimmung beruht. Der eine, Kupfer und Messingdraht, bildet überwiegend ein Tauschmittel bei den Eingeborenenstämmen des Innern, der andere, „Eiserne Handwerks- und landwirtschaftliche Geräte aller Art", dient sowohl als Tauschmittel (vor allem, in Gestalt von eisernen Hacken) wie auch zu Zwecken der Hebung der Kultur, insbesondere des Handwerks und der Landwirtschaft. Es entsprechen sich hierbei im ersteren Fall Nummer 12 B 1 des ostafrikanischen und No. 515 a b des deutschen Warenverzeichnisses (19 b des Zolltarifs), im letzteren Fall sind No. 11 C 2 des ostafrikanischen, No. 249, 254 und 255 des deutschen Warenverzeichnisses (6 e 2 α/γ des Zolltarifs) nebeneinander gestellt; die Rubriken entsprechen sich nicht vollständig, kommen sich jedoch immerhin am nächsten. Die Position des deutschen Verzeichnisses ist umfassender, weswegen die beiden Zahlenreihen nicht in direkte rechnerische Beziehung mit einander zu bringen sind.

Beide Artikel zeigen viel Verwandtes (s. Tabelle X No. 2 u. 3). Übereinstimmend mit den Importzahlen des Schutzgebietes fand auch bei dem Anteil Deutschlands nach den hohen Zahlen der Jahre 1893 und 1894 ein Rückgang statt, welchem dann insbesondere im letzten Jahre eine derartige Steigerung folgte, dass die Zahlen der deutschen Statistik zugleich die höchsten bis jetzt

erreichten sind. Gemeinsam ist beiden Einfuhrartikeln auch, dass sie in weitaus überwiegendem Mass aus Deutschland bezogen werden. Bei Kupfer und Messingdraht konkurriert mit dem Mutterland noch England (in sinkendem Mass) und zeitweise Holland und Belgien; doch ist Deutschlands Anteil selten unter die Hälfte des Gesamtimports gesunken. Dagegen wurden Eisenwaren von jeher zumeist aus dem Mutterland bezogen, und in den letzten Jahren kamen aus keinem andern Land irgendwie nennenswerte Mengen.

Damit stimmt die koloniale Statistik der drei letzten Jahre vorzüglich überein. Darnach bezog Deutsch-Ostafrika

1. An Kupfer und Messingdraht (sowie -Schrauben)

aus Deutschland		aus England	
1895: 45 000 engl. Pfd.	= 22 000 Rup.	1895: 2 400 engl. Pfd.	= 900 Rup.
1896: 42 000 „ „	= 24 000 „	1896: 18 000 „ „	= 9 000 „
1897: 75 000 „ „	= 42 000 „	1897: 2 000 „ „	= 2 000 „

Insgesamt

1895	48 000 engl. Pfd.
1896	63 000 „ „
1897	94 000 „ „

2. An eisernen Handwerks- etc. Geräten

aus Deutschland		aus England	
1895: 312 000 engl. Pfd.	= 72 000 Rup.	1895: 46 000 engl. Pfd.	= 13 000 Rup.
1896: 250 000 „ „	= 91 000 „	1896: 40 000 „ „	= 21 000 „
1897: 384 000 „ „	= 83 000 „	1897: 27 000 „ „	= 14 000 „

aus Indien		aus Sansibar	
1895: 26 000 engl. Pfd.	= 5 000 Rup.	1895: 19 000 engl. Pfd.	= 3 000 Rup.
1896: 23 000 „ „	= 5 000 „	1896: 7 000 „ „	= 2 000 „
1897: 23 000 „ „	= 4 000 „		

Unter den eine hohe Wertziffer repräsentierenden Einfuhrartikeln unseres Schutzgebietes finden wir weiterhin Artikel, welche aus natürlichen Gründen von Deutschland nicht geliefert werden können; so z. B. Reis ohne Schalen, welcher seit einigen Jahren in gewaltigen Mengen aus Indien kommt, sowie Mtama und Mawele, welche unter andern im Heuschreckenjahre 1896 statt als Ausfuhr-, plötzlich als Einfuhrartikel auftraten. Bedeutende Werte repräsentieren ferner die Bedarfsartikel der in der Kolonie lebenden Europäer, hauptsächlich der deutschen, welche an Zahl die Angehörigen anderer Nationalitäten stets übertroffen haben. Hier zeigt sich ein Unterschied, je nachdem es sich um weniger haltbare Nahrungsmittel oder um Gegenstände dauerhafter Art, wie Luxusartikel u. ä. handelt. Erstere, zu denen Backwaren, Gemüse u. dgl. zu rechnen, werden nur zu einem geringen Teil aus Deutschland, überwiegend dagegen aus dem näher gelegenen Indien be-

zogen; letztere dagegen, bei welchen die Länge und die Kosten des Transports weniger von Belang sind, kommen meist aus dem Mutterland. So sind z. B. von den Importmengen an „Seife jeder Art“ von jeher etwa $^3/_5$ deutscher Herkunft; andere Dinge, wie z. B. feinere Maschinen, Instrumente u. a. werden fast ausschliesslich aus dem Mutterland importiert.

Dies Verhältnis entspricht zu sehr den wirtschaftlichen Verhältnissen, als dass man erwarten dürfte, es werde jemals aus Deutschland bezogen werden, was aus Indien besser und billiger zu haben ist. Ob und in welcher einzelnen Hinsicht mit der Zeit eine Verlegung der Handelsbeziehungen zu erreichen ist, würde aus dem Rahmen dieser Ausführungen herausfallen.

Zum Schluss seien auch hier jene Waren betrachtet, welche in ihren Wirkungen, sei es nur bei übergrossem Import, oder überhaupt, als dem Schutzgebiet schädlich betrachtet werden: Feuerwaffen und Munition einerseits, Spirituosen und Alkohol andererseits. Von diesen spielen hinsichtlich des Einfuhrwertes nur Bier und Wein dauernd eine grosse Rolle. Was die Schusswaffen und Munition anlangt, so beobachtet man zwar auch hier grosse Schwankungen (so z. B. 211 000 engl. Pfd. = 99 000 Rupien im Jahre 1893, 9000 engl. Pfd. = 2000 Rupien im folgenden Jahr). Aber einen so hervorragenden Posten wie wir in Westafrika gesehen, haben sie von jeher auch nicht annähernd gebildet. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die hohen Zollsätze sowie auch die strengen Vorschriften der innern Verwaltung hier das Eintreten ähnlicher Handelsverhältnisse, wie sie in Westafrika zur Pulver- und Schnapsfrage Anlass gegeben haben, von Anfang an fernzuhalten verstanden haben. Denn was in Ostafrika von Schusswaffen, das gilt in gleicher Weise auch von Spirituosen: ein langsames Ansteigen kann nicht verwundern; aber einen nennenswerten Prozentsatz der Einfuhr hat dieser Artikel nie gebildet. Deutschlands Anteil an den importierten Mengen ist ein bedeutender (wenigstens in den drei letzten Jahren, wo die Statistik diesen Einblick gestattet) er beträgt bei „Waffen aller Art“, Nummer 11 d des kol. Warenverzeichnisses, etwa die Hälfte (2,5 mal mehr als England), bei „Schiesspulver, Feuerwerkskörper, Patronen“, No. 16 A daselbst, ca. 40 % (1,7 mal mehr als England), bei „Spirituosen mit und ohne Zucker“, No. 19 J. 5 daselbst, etwa die Hälfte (2,1 mal mehr als England).

Bildet in Westafrika der Branntweinhandel den Hauptvorwurf von kolonialfeindlicher Seite, so hat man, was Deutsch-Ostafrika anlangt, einzelne hier zu Tage getretene unliebsame Erscheinungen, die man mit dem Sammelnamen „Tropenkoller“ zu bezeichnen beliebt, auf den allzuhohen Alkoholverbrauch der dort lebenden Europäer, speziell Deutschen, zurückgeführt; und hat Klima und Alkohol geradezu als Komponenten dieser undefinierbaren Krankheit bezeichnet.

Ist dieser Vorwurf berechtigt, so trifft neben den Konsumenten das Mutterland als den Hauptimporteur der Alkoholika die Schuld. Es dürfte

sich lohnen, an der Hand der Tabelle X No. 4 über die Bier-Einfuhr dies genauer zu untersuchen.

Soweit die Angaben der Kolonialstatistik reichen, zeigt der Import an Bier keine nennenswerte Zunahme; es bleiben sogar die Mengen der letzten Jahre hinter den früher erreichten beträchtlich zurück. Vergegenwärtigt man sich dazu, dass die Zahl der Europäer, welche man als Hauptkonsumenten betrachten darf, seit 1892 von 486 (357 Deutsche) auf 880 (664 Deutsche) am 1. Januar 1898 gewachsen ist,[1]) so ergiebt sich deutlich, dass die Biereinfuhr mit der Entwickelung des Schutzgebietes nicht gleichen Schritt gehalten, der Verbrauch dieses Artikels vielmehr verhältnismässig abgenommen hat. Die Zahlen der deutschen Reichsstatistik wie auch die kolonialen Tabellen weisen Deutschland als beinahe ausschliesslichen Bierlieferanten auf, was ja nicht verwunderlich ist. Dabei bemerkt man aber, dass diese Zahlen gegenüber den Einfuhrmengen mehr als irgendwo der Übereinstimmung ermangeln. Es verdienen gegenüber diesen Angaben, welche deutlich den Mangel der Sicherheit jeder Bestimmungsortsangabe ersehen lassen, die Nachweisungen der kolonialen Statistik über die letzten drei Jahre den Vorzug; hiernach kamen aus Deutschland

1895: 702 000 1896: 523 000 1897: 579 000 engl. Pfd.

also nicht viel weniger als die Gesamteinfuhrmengen der betreffenden Jahre. Dagegen nimmt allerdings unter den aus Deutschland nach Deutsch-Ostafrika importierten Waren das Bier an Wert wie an Gewicht die zweite Stelle ein (wenigstens i. J. 1897).

Die entscheidendste Antwort auf jenen Vorwurf des Überkonsums würde allerdings eine Berechnung des Jahresverbrauchs pro Kopf der Bevölkerung geben; eine solche ist aber unmöglich, da der Anteil, den die übrigen Bewohner der Kolonie, ausser den Europäern, an dem Konsum nehmen, nicht bekannt ist. Bei den letzteren müsste jedoch berücksichtigt werden, dass sie meist erwachsene Männer, nur sehr wenige Frauen und Kinder sind; ein grösseres Quantum pro Kopf würde also, gegenüber unserer heimischen Berechnung keinen nachteiligen Rückschluss gestatten.

Die Verhältnisse beim Wein und Schaumwein sind im wesentlichen die gleichen wie beim Bier. Die Zunahme ist hier eine grössere: beim Wein von 295 000 engl. Pfd. im Jahre 1892 auf 350 000, im Jahre 1897 beim Schaumwein sogar von 24 000 engl. Pfd. im Jahre 1892 auf 35 000 im Jahre 1897, also fast $^1/_2$ mal mehr. Doch bleibt auch diese Steigerung hinter jener der europäischen Bevölkerung zurück, und ist ausserdem beim Wein begreiflich, da man sich mehr und mehr an das von den Tropen-

[1]) Der Jahresbericht pro 96/97 nennt sogar 922 (678 Deutsche); diese Angabe, an sich nicht glaubhaft, steht mit dem Bericht im Kol. Bl. 1897 S. 466 im Widerspruch, wo die Zahl 839 (602) genannt ist.

hygienikern empfohlene Getränk „Wein und Sodawasser“ gewöhnt.[1]) Auch an Wein und Champagner liefert Deutschland den Hauptteil; z. B. 1897: 215000 engl. Pfd., und übertrifft auch Weinländer wie Frankreich und Italien in diesem Jahre um das Vier- und Fünffache.

Zieht man nun aus vorstehendem Detail das allgemeine Resultat, so ist es ein wenig günstiges: zweifellos lassen unter unseren afrikanischen Schutzgebieten gerade die Handelsverbindungen des Mutterlandes mit Deutsch-Ostafrika am meisten zu wünschen übrig. Während der Handel mit dem übrigen Ostafrika, insbesondere hinsichtlich der Ausfuhr dorthin, eine ganz befriedigende Entwickelung aufweist, zeigt der Handel mit dem deutschen Gebiet bei der Einfuhr dorthin bis in die letzten Jahre keinen Fortschritt, bei der Ausfuhr dorthin sogar eine gewisse Abnahme. Der Zweck der Kolonie, für die heimische Industrie ein Absatzgebiet zu erhalten, hat sich demnach noch nicht erreichen lassen; und sogar von dem oben präzisierten Standpunkt relativer Beurteilung bleibt das bis jetzt Erreichte hinter dem zu Erwartenden zurück. Wenn bei der Einfuhr aus Deutsch-Ostafrika nach Deutschland die Verhältnisse etwas günstiger liegen, so liegt die Ursache zunächst darin, dass hier dem Handel weniger Schwierigkeiten entgegenstehen. Thatsächlich weisen denn auch die letzten Jahre Ergebnisse auf, welche hoffen lassen, dass nunmehr nach der Ära des Stillstandes eine Ära der Fortschrittes angebrochen ist, eines Fortschrittes, der indes nur dann von Dauer sein kann, wenn die innere Entwickelung des deutschen Schutzgebietes, insbesondere was Verkehrswesen anlangt, mit jener der angrenzenden Kolonien Schritt hält. So angenehm es ist, von ausländischen Stimmen loben zu hören, was für Ordnung und Kultur seitens der Deutschen in ihrer Kolonie bereits geschehen ist — im Grunde ist doch die Handels- und wirtschaftliche Verwertung gegenüber jenem rein idealen Ziel praktisch wichtiger, und in dieser Beziehung ist Deutsch-Ostafrika — das kann nicht geleugnet werden — noch immer sehr in den Anfängen stehen geblieben.

D. Die Schutzgebiete in der Südsee.

1. Schiffahrt. Der Satz, dass die Intensität des Verkehrs mit der steigenden Entfernung vom Ausgangspunkt abnimmt, findet die deutlichste Bestätigung, wenn man die Entwickelung der deutschen Schiffahrt nach Ostasien und Südsee mit jener des Seeverkehrs nach Amerika und Afrika vergleicht: sowohl der Zeit des Beginns wie der Intensität nach folgt der Schiffsverkehr mit den fernen Gebieten der Südsee jenem mit den näher gelegenen Erdteilen nach. Es haben demnach unsere Schutzgebiete in der Südsee auf eine regelmässige Postdampferverbindung länger warten müssen, bezw. die Marschall-Inseln haben dieselbe auch jetzt noch nicht erreicht.

[1]) Der Import an Mineralwasser ist ein bedeutender. 1897: 126000 engl. Pfd.

Fasst man zunächst die Verhältnisse dieses kleinsten unserer Schutzgebiete ins Auge, so erscheint uns diese Gruppe kleiner Koralleninseln als das wirtschaftlich ältere Gebiet im Vergleich zu den melanesischen Gebieten. Die wirtschaftliche Ausnutzung und der hierdurch erwachsende Verkehr bestanden in nicht sehr viel anderer Form schon vor der politischen Besitzergreifung durch das Reich; diese bezweckte vielmehr nur, die bestehenden Handelsinteressen unter den Schutz des Reiches zu stellen. Bei der Beschränktheit der Ausdehnung und der natürlichen Hilfsquellen des Inselgebietes und der geringen allgemeinen Bedeutung fehlt es daher an den nötigen Grundlagen für die Möglichkeit einer Weiterentwickelung sowohl der wirtschaftlichen wie auch der Handels- und Verkehrsverhältnisse. Von einer Änderung der letzteren lässt sich lediglich das Ziel erwarten, den Erträgnissen der Eilande mehr und mehr den Weg zum Mutterland zu eröffnen. Dabei ist aber auch hier mit den natürlichen Verhältnissen zu rechnen, welche das Schutzgebiet wirtschaftlich so hochstehenden Territorien wie Australien oder der Union viermal bezw. zweimal in der Luftlinie — die Unterschiede der Fahrzeit sind noch beträchtlicher — näher gelegt haben als dem deutschen Reiche.

Von den deutschen Dampferlinien berührt keine die Marschall-Inseln; diese liegen abseits der grossen Seeverkehrsstrassen und standen bis 1894 nur durch die gelegentlichen Handelsfahrten der im Schutzgebiet ansässigen Firmen mit der Aussenwelt in Berührung. Solche Fahrten fanden etwa in zweimonatlichem Turnus statt und verbanden die Inselgruppe abwechselnd mit San Francisco (durch englische) und mit Brisbane oder Sidney (durch deutsche Schiffe). Eine zeitweilige Verbindung mit Honolulu (Hawaji) welche in der Hauptsache Missionszwecken diente, ist seit 1893 immer seltener geworden. Dagegen gewann seit dieser Zeit der geographisch nächste Weg nach Westen, über die Karolinen-Inseln dadurch an Bedeutung, dass spanische Schiffe sechsmal im Jahre von Manila nach Ponapé, der Hauptinsel dieser Gruppe, und zurück verkehrten. Diese Verbindung, obwohl grösstenteils durch fremde Schiffe bewerkstelligt, wurde für den Verkehr zwischen dem Mutterland und dem fernen Schutzgebiet bald die überwiegende, indem im Anschluss an die spanischen Schiffe seit April 1895 alle zwei Monate ein Segelschiff zwischen Ponapé und Jaluit, dem Hauptort der Marschall-Inseln verkehrte. Seitdem der deutsche Handel diesen Weg vorzog, wird die Verbindung mit Sidney durch einen englischen Dampfer (alle vier Monate) und durch gelegentlich verkehrende Frachtschiffe (durchschnittlich viermal im Jahre) hergestellt. Dabei blieb allerdings die seitlich der Marschall-Gruppe isoliert liegende Insel Nauru (vormals Pleasant Island) nach wie vor jeder regelmässigen Verbindung bar; sie wird nur gelegentlich von den kleinen Regierungsfahrzeugen besucht, während der Handelsverkehr überwiegend durch Fahrzeuge der Eingeborenen vermittelt wird.

Der spanisch-amerikanische Krieg hat dadurch, dass sein Kriegsschauplatz auch auf die Philippinen verlegt wurde, den Verkehrsweg der Kolonie mit Europa auf längere Zeit unterbrochen, indem die spanische Schiffahrt Singapore—Manila eingestellt wurde. Seitdem waren die Marschall-Inseln hinsichtlich ihrer Verbindung mit Deutschland auf den bedeutenden Umweg über Australien angewiesen. Neuerlich wurde seit dem Erwerb der Karolinen, die Schiffs-Verbindung der Marschall-Inseln mit dem Mutterland über diese, eine natürliche Brücke bildende Inselreihe geleitet.

Ist von einer bemerkenswerten Entwickelung des Verkehrs im allgemeinen nicht die Rede (s. auch Tabelle des Schiffsverkehrs in Jalnit), so hat doch die politische Besitzergreifung auf den Anteil der einzelnen Nationen an diesem Verkehr einen bedeutsamen Einfluss geübt, und in gewissem Grade über die geographische Lage den Sieg errungen. Es hat sich nämlich die Zahl der deutschen Schiffe auf Kosten der Fremden stetig und in hohem Masse vermehrt. Noch Anfang der neunziger Jahre stand die deutsche Schiffahrt hinter der amerikanischen zurück; es betrng im Jahre 1890 bei einer Zahl von 91 Schiffen (Einklarirungen) in Jaluit die Zahl der deutschen Schiffe 21, die der amerikanischen 43; schon im Jahre 1894 stand das Verhältnis auf 53 deutsche gegen 4 amerikanische (5 englische). Seitdem sind, wenn nicht die Flagge, so doch die amerikanischen Handelsinteressen der Union aus unserm Gebiet ganz eliminiert worden; nur der englische Schiffsverkehr nimmt noch eine selbständige, aber untergeordnete Stelle ein (s. Tabelle XI).

Der westliche, weitaus wichtigere Teil unserer Südseebesitzungen, die grossen Inseln Neu-Guinea, Bismarck-Archipel und Salomon-Gruppe, liegen einerseits nach Süden zu dem rasch aufstrebenden australischen Kontinent nahe, andererseits mit der westlichen Erstreckung in das alte Handelsgebiet des ostindischen Archipels hineinragend, zu den grossen Handelsstrassen Asiens bedeutend günstiger als die entlegenen melanesischen Koralleneilande. Dass dieses Gebiet seinen Hauptverkehrsweg nach Westen zu suchen habe, war durch seine Lage schon vorbestimmt. Thatsächlich hat die Entwickelung der Schiffahrt hier zu gleicher Zeit mit der politischen Besitzergreifung diese Richtung eingeschlagen: Im Jahre 1885, als die deutsche Flagge in der Südsee gehisst wurde, schuf die erste Dampfersubventionsvorlage eine regelmässige Dampferlinie nach Ostindien und nach Australien. Singapore, wo die Linie Bremen—Shanghai des norddeutschen Lloyd anlegte, war der Punkt, wo der Schiffsverkehr der Gebiete der Neu-Guinea-Kompagnie an den Welthandel anknüpfen konnte, und der zugleich den kürzesten Weg nach Europa und darauf nach Deutschland vermittelte. Erst in zweiter Linie kam der Anschluss an den Endpunkt der australischen Lloydlinie, Sidney, in Betracht. Indessen war die Neu-Guinea-Kompagnie, bevor ihr durch neuerliche Subvention einer Dampferlinie seitens des Reichs Unterstützung wurde, auf näher

liegende Anschlusspunkte an fremde Schiffsverbindungen angewiesen. Soviel aus den spärlichen Notizen der „Nachrichten aus Kaiser Wilhelmsland“ hervorgeht, besorgten in den ersten Jahren die kleinen Fahrzeuge der Kompagnie die Verbindung mit Cooktown (Nord-Queensland), wo die Dampfer der British—India Line anlegen. Wegen Kostspieligkeit und sonstiger Schwierigkeiten wurde von 1889 ab diese Verbindung mit dem Anschluss an die Dampfer der holländischen Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ in Soerabaya (Java) vertauscht, wohin ein Dampfer der Kompagnie alle sechs Wochen befördert wurde. Schon 1891 wurde jedoch der Anschluss an die deutsche Dampferlinie in Singapore erreicht, wenn auch zunächst auf Kosten der Häufigkeit der Verbindung: Von der Kompagnie gecharterte Dampfer liefen alle zwei Monate von dort nach dem Schutzgebiet. Laut eines Vertrags mit dem norddeutschen Lloyd wurde der gesamte Verkehr der Kompagnie nach Europa auf die ostasiatische Linie des Lloyd übertragen; die Verbindung Singapore—Neu-Guinea fand durch gecharterte Lloyddampfer alle acht Wochen statt. Im Jahre 1893 wurde nach Bewilligung einer Subvention seitens des Reichs durch den Lloyd eine regelmässige achtwöchentliche Dampferverbindung zwischen Singapore und dem Schutzgebiet eingerichtet. Berührt werden (nach mehrfachem Wechsel im einzelnen, der mit der Verlegung der Stationen und Pflanzungen im Schutzgebiet zusammenhängt) Berlinhafen, Friedrich-Wilhelmshafen mit Stefansort und Erima, Finschhafen Langemak-Bucht auf Neu-Guinea (Kaiser Wilhelmsland), dann Herbertshöhe auf Neu-Pommern (Bismarck-Archipel). Ihren Abschluss fand die Entwickelung durch das Gesetz vom 13. April 1898, wodurch für Einrichtung einer 14tägigen Verbindung mit China und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit eine Subventionserhöhung statuiert wurde. Durch die hiermit erreichte grössere Häufigkeit und geringe Dauer der Fahrten Hamburg—Singapore und retour gewannen auch die Südseegebiete entsprechenden Vorteil.

Hat demnach die Schiffsverbindung auch nicht der Häufigkeit nach besonders zugenommen so zeigt sich dagegen die Steigerung des Verkehrs sehr deutlich am Tonnengehalt der diesem Verkehr dienenden drei Schiffe: Während die Fahrzeuge der Kompagnie bis 1887 nie 200 Tonnen Raumgehalt besassen, hatte der erste Lloyddampfer 1815, der jetzige hat 3000 Tonnen Gehalt.

Diese Entwickelung spiegelt sich einerseits in der Tabelle des Schiffsverkehrs in den Haupthäfen von Kaiser Wilhelmland und Bismarck-Archipel, andererseits in der Tabelle der Seereisen deutscher Schiffe zwischen ausserdeutschen Häfen sehr deutlich wieder (s. Anhang Tab. XII u. XIII). Im Gegensatz zu der in Jaluit zu Tage tretenden Erscheinung des Stillstands weisen die Schiffslisten im Gebiet der Neu-Guinea-Kompagnie ein ununterbrochenes Steigen der Gesamtzahl der Schiffe und ihres Raumgehaltes auf. Die See-

reisen der deutschen Schiffe in der Südsee, bei welchen die sämtlichen Schutzgebiete zusammengerechnet sind, weisen eine dreifache Richtung auf: Der Verkehr zwischen den Schutzgebieten selber, dann die Verbindung mit Ostindien und den indischen Inseln und die Verbindung mit Australien in der Südsee, mit Ausnahme der Schutzgebiete. Die rascheste Steigerung des Verkehrs zeigt der Schiffsverkehr der Schutzgebiete miteinander, welcher sich, allerdings mit einer Schwankung, von 1888 bis 1897 an Tonnengehalt um das 34fache vermehrt hat. Die Verbindung mit Ostindien zeigt anfangs starke Unregelmässigkeiten; mit 1893 heben sich die Fahrten des norddeutschen Lloyd deutlich heraus und seitdem ist der Tonnengehalt beinahe um das Doppelte gestiegen. Der Verkehr mit Australien, der in der dritten der genannten Richtungen sich ausspricht, konnte seine anfängliche Bedeutung (1888: 18 Schiffe mit 5015 Tonnen) nicht bewahren, seit der Schwerpunkt des Verkehrs sich in anderer Richtung bewegt hat. In den wechselnden Ziffern und im Verhältnis der Schiffszahl zum Raumgehalt prägt sich aus, dass diese Verbindung mehr eine gelegentliche, durch kleine Fahrzeuge der Kompagnie bethätigte ist. Im ganzen aber ist, trotz dieser teilweisen Abnahme, der Schiffsverkehr der Südsee-Schutzgebiete andauernd und beträchtlich gewachsen.

In Hinsicht auf den Anteil der einzelnen Nationen an dem Schiffsverkehr der Hafen unseres Schutzgebietes liegen, im Gegensatz zu den Marschall-Inseln, keine Angaben vor, da die Nachweise der einzelnen Stationen diese Unterscheidung nicht kennen. Doch darf als feststehend betrachtet werden, dass Kaiser Wilhelmsland, abgesehen von seltenen Besuchen fremder Kriegsschiffe, fast ausschliesslich von deutschen Schiffen besucht wird. Im Bismarck-Archipel dagegen darf man, entsprechend den Handelsstationen der Engländer und Amerikaner, einen ziemlich regen Anteil von Schiffen dieser Nationen am Gesamtverkehr annehmen.[1])

2. Handel.

Der Gegensatz, welcher bei den Verhältnissen der Schiffahrt zwischen unseren beiden Südsee-Schutzgebieten obwaltet, prägt sich in derselben Schärfe auch in der Art und der Entwickelung der Handelsbeziehungen zwischen diesen Schutzgebieten und dem Mutterland aus.

Auf den Marschall-Inseln waren durch die Handelsthätigkeit von Hamburger Kaufleuten (insbes. Hernsheim) die wirthschaftlichen Kräfte des Gebietes lange vor der politischen Okkupation bekannt und die deutschen Interessen zu den weitaus überwiegendsten geworden. Konnte hiernach schon Mitte der achtziger Jahre von einer terra incognita nicht mehr ge-

[1]) Für das Jahr 1888 werden in Nusa (Bismarck-Archipel) unter 24 Schiffen 17 deutsche, 7 amerikanische genannt.

sprochen werden, so verschlossen andererseits die beschränkte Ausdehnung und die schwachen Kräfte des Gebietes jede Aussicht auf eine nennenswerte Weiterentwickelung unter der politischen Hoheit des Reiches. Der wirtschaftliche Kreislauf der Inseln ist ein ureinfacher: Steigerung des Ertrags in dem einzigen nennenswerten Ausfuhrartikel, Kopra, bewirkt Erhöhung des Wohlstandes und damit der Kaufkraft der Insulaner; damit erhöhte Einfuhr und erhöhten Absatz der heimischen Industrieerzeugnisse. Das einzige wirtschaftliche und damit Handelsziel ist daher Förderung der Kokospflanzungen.

Im Gegensatz zu dieser Einfachheit der Verhältnisse begegnen wir in den grossen Inseln des westlichen Oceans einem Gebiet von ungeheuerer Ausdehnung, das zur Zeit der Flaggenhissung soviel wie unbekannt war, und nur an vereinzelten Küstenpunkten deutsche Handelsniederlassungen aufzuweisen hatte. Die Schwierigkeiten, welche die Natur des Landes und der Bewohner der Erforschung entgegenstellen, sind derart bedeutende, dass jetzt, nach Ablauf von fast anderthalb Jahrzehnten, nicht die geographische und noch viel weniger die wirtschaftliche Erforschung abgeschlossen sind. Die letztere aber bildet naturgemäss die Voraussetzung geregelter Handelsbeziehungen, welche ja in dem Austausch der Produkte verschiedener Länder bestehen. Wenn also, wie sich zeigen wird, trotz dieses Standes der Landeskenntnis schon die Anfänge eines Handels in unserm Schutzgebiet zu bemerken sind, so giebt es kein ehrenderes Zeugnis für die Energie und Ausdauer der deutschen Kulturpioniere der Neu-Guinea-Kompagnie als eben diese Thatsache.

Über die Einfuhr- und Ausfuhrverhältnisse der Marschall-Inseln bestehen keinerlei in dem dortigen Gebiet aufgestellte Nachweise, da die gewöhnliche Voraussetzung einer Warenverkehrs-Statistik, eine Zollgesetzgebung, hier fehlt. Man hat auf diese Handelsverhältnisse in dieser Richtung lediglich indirekt Schlüsse zu ziehen aus den Angaben über Produktion der Inselgruppe sowie über die Thätigkeit der einzelnen dort handeltreibenden Firmen. Von den Produkten der Insel kommt in nennenswerter Masse nur Kopra zur Ausfuhr; der Export an Steinnüssen, Haifischflossen, Schildpatt und Perlmutterschalen ist verschwindend. Der in ziemlichen Massen aufgefundene Guano ist für den Handel wegen ungeeigneter chemischer Beschaffenheit nicht zu verwenden. Leider enthalten nun die Jahresberichte über das Schutzgebiet keine Nachweise darüber, wieviel von dem Kopraexport ins Mutterland gelangt. Die jedes Jahr erscheinenden sehr genauen Hamburger Handelsberichte weisen zwar fortlaufend bedeutende Mengen nach Hamburg importierter Kopramengen aus den Marschall-Inseln auf; allein auf den Import ins deutsche Zollgebiet gestatten diese Angaben keinen Rückschluss. Die Angaben der Reichsstatistik endlich scheiden den Handel mit den Marschall-Inseln nicht aus, enthalten vielmehr nur die

Ziffern für sämtliche deutsche Südseegebiete zusammen. Immerhin bieten diese letzteren Angaben einen Anhaltspunkt: es wurden nämlich aus den Südseegebieten nur in zwei Jahren bedeutende Kopramengen ins deutsche Zollgebiet eingeführt (deren Herkunftsland ausser den Marschall-Inseln auch der Bismarck-Archipel ist), nämlich 1892 und 1894; im übrigen sind nur noch in drei Jahren einige Doppelzentner dieses Artikels nachgewiesen, ausserdem bezieht Deutschland noch zeitweise geringe Mengen von Perlmutterschalen. Hieraus ergiebt sich, dass Deutschland zwar gelegentlich an der Ausfuhr der Marschall-Inseln Anteil hat, dass es aber nicht das gewöhnliche Absatzgebiet dieser Ausfuhrprodukte ist, diese vielmehr zum grössten Teil wahrscheinlich den näher gelegenen amerikanischen oder australischen Markt aufsuchen.

Ganz anders verhält sich Deutschlands Anteil an der Einfuhr in das Gebiet der Marschall-Inseln. Die Hauptartikel sind Baumwoll- und Eisenwaren für die Eingeborenen, sowie die verschiedensten Bedarfsartikel, insbesondere Nahrungsmittel für die Europäer. Der Wert der Einfuhr[1]) betrug 1888: 258200 Mk., 1897/98: 560633 Mk., nachdem derselbe im Jahre 1891 sogar auf 653000 Mk. gestiegen war. Im letztgenannten Jahr rührten aus Deutschland Waren im Wert von 187000 Mk., aus Amerika von 229700 Mk., aus England und Australien von 221000 Mk. her; es traf also auf Deutschland nur etwa $^1/_4$ des gesamten Imports, doch übertraf schon damals der deutsche Handel den amerikanischen um das Doppelte, den englischen um das Achtfache. Im Jahre 1893 wurden nun die Faktoreien und Vorräte der bisher im Schutzgebiet befindlichen, amerikanischen Firma von der deutschen Jalnitgesellschaft übernommen.

Dies Ereignis trug ein bedeutendes zur Hebung der deutschen Einfuhr bei, da die deutsche Firma, soweit angängig, ihren Bedarf von jeher im Mutterland gedeckt hat. Im Jahre 1897/98 betrug die Einfuhr aus Deutschland 282000 Mk., das ist die Hälfte des Gesamteinfuhrwertes; die Einfuhr aus Amerika nur 107200 Mk., aus Australien und England 162000 Mk. Somit ist nunmehr das Mutterland trotz der weiten Entfernung, der Hauptlieferant des kleinen Schutzgebietes geworden.

Vom Gebiet der Neu-Guinea-Kompagnie, zusammen fast halb so gross als das Deutsche Reich, ist bis jetzt lediglich das Innere von Kaiser Wilhelmsland teilweise, ferner die Gazelle-Halbinsel auf Neu-Pommern eingehender, im übrigen kaum mehr als der Küstenverlauf bekannt geworden; die Bewohner sind daher nur zum geringsten Teil vom Handel der Europäer berührt worden, und auch die in der Nähe der Stationen angesiedelten Eingeborenen sind bei ihrer grossen Bedürfnislosigkeit keine Abnehmer europäischer Erzeugnisse. Andererseits ist die Beschaffenheit des Landes nicht

[1]) Die folgenden Zahlen nennen die Einfuhr der auf den Inseln handeltreibenden Firmen, welche ausschliesslich den Aussenhandel vermitteln.

derartig, dass auch nur seine natürlichen Produkte ohne weiteres dem Händler sich darböten, denn da die Eingeborenen nicht mehr produzieren als sie für den eigenen geringen Bedarf nötig haben, so kann selbst ein so wenig Arbeit verlangender Artikel wie das Kopra, nur im Pflanzungsbetrieb zu einem Ausfuhrartikel werden. Diese Verhältnisse sind der Grund, warum die Handelsentwickelung eine so rudimentäre bislang geblieben ist: ein Handel hat sich nur in der Richtung gebildet, dass das Schutzgebiet bezw. die in demselben handeltreibenden Gesellschaften und Firmen ihren Bedarf und die geringen Tauschartikel einführen, und dagegen die wenig beträchtlichen Mengen von Plantagenprodukten und natürlichen Erzeugnissen des Landes zur Ausfuhr bringen. Demgemäss ist Neu-Guinea nach Südwestafrika dasjenige Gebiet, welches bis jetzt am wenigsten giebt und am meisten verlangt.

Betrachtet man die Gesamthandelsbeziehungen zwischen Deutschland und den Schutzgebieten der Südsee (siehe Tabelle XIV), so zeigt sich zunächst, dass sowohl die Einfuhr ins deutsche Zollgebiet aus diesen Kolonien wie auch die Ausfuhr aus Deutschland in die Kolonien gegenüber den Ziffern, welche die Handelsbeziehungen mit den afrikanischen Schutzgebieten aufweisen, insbesondere an Wert weit zurückstehen. Die Einfuhr nach Deutschland hat nur in den Jahren 1892 und 1894 (infolge der Koprasendungen aus den Marschall-Inseln, siehe oben) Gewichtsmengen aufzuweisen, welche jenen der Einfuhr aus Deutsch-Ostafrika nahekommen. Die Einfuhrwerte schwanken von Jahr zu Jahr fast zwischen Maximum und Minimum, und lassen erkennen, dass sie von der Art der in diesem oder jenem Jahr intermittierend bezogenen Produkte abhängen. Die Ausfuhr weist naturgemäss auch hier bedeutend höhere Ziffern auf, wenn auch sie Unterschiede um das Vierfache aufweisen. Da die aus Deutschland beziehenden Südseefirmen die Herkunft der bezogenen Waren meist nicht nachweisen, so lässt sich nicht trennen, wieviel der Ausfuhr Deutschlands nach den deutschen Südseegebieten, nach den Marschall-Inseln, wieviel nach Neu-Guinea etc. gelangt ist. Von den im letzteren Gebiet handelnden Firmen bleiben jedenfalls die nichtdeutschen wie Forsaith, Macdonald u. a. ausser Betracht. Aber auch von dem Bedarf der deutschen Firmen wird ein bedeutender Teil des Bedarfs aus fremden Staaten bezogen. Zahlenmässig nachgewiesen ist das Verhältnis in dieser Richtung allerdings nur seitens der Neu-Guinea-Kompagnie, wenigstens in der Weise, dass europäische und aussereuropäische Herkunft unterschieden wird (bis 1892). Es zeigt sich hier die Thatsache, dass die Kompagnie in den ersten Jahren ihren Bedarf weitaus zum grössten Teil in Europa, seit 1889 aber mehr und mehr ausserhalb Europa gedeckt hat. (1892 ist das Verhältnis 3 : 5.) Die Ursache ist u. a. die steigende Einfuhr von Reis, dem Nahrungsmittel der Plantagenarbeiter, der aus Europa gar nicht bezogen werden kann. — Ein ähnliches

Verhältnis findet sich aber auch bei den anderen Firmen; so bezog die Firma Hernsheim 1892 von ihrem Bedarf nur $^1/_3$ aus Europa. Wenn wir mithin bei so bedeutenden Prozentsätzen der Einfuhr in das Schutzgebiet von vornherein die Herkunft aus Deutschland ausgeschlossen sehen, so geht daraus hervor, dass Deutschland als Lieferant der Einfuhr der Kolonie gegenüber dem Ausland weit zurücksteht. Inwieweit sich diese Verhältnisse seit 1892 geändert haben, ist leider nicht nachweisbar; die Zahlen der Reichsstatistik deuten wenigstens eine einschneidende Änderung an.

Die Ausfuhrprodukte des Schutzgebietes sind Kopra, Nutzholz, Steinnüsse und Kokosnussschalen, Perlmutterschalen, Trepang, von Pflanzungsprodukten Baumwolle und Tabak. Trepang, ein zu den Holothurien gehöriges Seetier, eine Delikatesse der Chinesen, bleibt für Europäer ausser Betracht. Die Baumwolle, ein vorzügliches langstapeliges (Sea-Island-Sorte) Produkt, das hohe Preise auch bei schlechten Marktverhältnissen stets erzielt hat, wird aus dem Bismarck-Archipel (aus Ralum, Kinigunan, vor allem Herbertshöhe) exportiert. Die Ernten der Neu-Guinea-Kompagnie wurden bis 1892 nach Bremen, seitdem aber nach Liverpool exportiert, wo diese Baumwollsorte ihren ausschliesslichen Markt hat. Deutschland bezieht diesen Artikel aus dem Schutzgebiet nicht.

Dagegen bildet der Tabak (s. Tab. XV 1) nunmehr den hauptsächlichsten Einfuhrgegenstand Deutschlands aus Neu-Guinea, dessen gesamte Tabakernten mit Ausnahme eines kleinen Teils, der nach Amsterdam geht, in Bremen als dem Haupttabaksmarkt der Welt verkauft werden. Die Produktion, bis 1893 auf 800 dz steigend, hat seitdem infolge ungünstiger Witterung und Arbeitermangel abgenommen (1898 ca. 305 dz); dagegen ist der Import nach Deutschland gerade in den letzten Jahren bedeutend gestiegen und betrug z. B. 1897 bei einer Gesamtproduktion von gegen 400 dz: 141 dz. Für dieses, qualitativ sehr günstig beurteilte Erzeugnis, ist also nunmehr das Mutterland der Hauptabnehmer geworden (siehe im übrigen die Tabelle, wo die Ziffern der „Produktion“ aus den ziemlich regelmässig erstatteten Ernteberichten in den „Nachrichten aus Kaiser Wilhelmsland“ gewonnen sind).

Von Nutzhölzern (s. Tab. XV 2), genauer braunen Zierhölzern, werden aus den Küstenwäldern von Neu-Guinea bis jetzt drei Arten exportiert: Calophyllum inophyllum, Afzelia bijuga und Cordia subcordata. Da der Export nicht dem Gewicht nach bekannt ist, so lässt sich Deutschlands Anteil nicht berechnen: es sind aber nicht geringe Mengen, welche im Mutterland verarbeitet werden; und die Einfuhr nach Deutschland hat, nach einem Rückgang im Jahre 1894, seither rasch zugenommen. Auffallend ist allerdings auch hier, dass schon für das Jahr 1891 eine Einfuhr verzeichnet ist, während nach den „Nachrichten“, die in dieser Hinsicht ziemlich detailliert sind, erst Ende 1892 die erste Ausfuhr von Nutzholz stattfand.

Die übrigen Produkte, welche Neu-Guinea nebst Bismarck-Archipel

noch liefern, hat dieses Schutzgebiet mit den Marschall-Inseln gemein: die Reichsstatistik lässt daher nicht ersehen, in welchem Verhältnis die beiden Schutzgebiete an der Einfuhr ins deutsche Zollgebiet beteiligt sind. Hierher gehören vor allem die Steinnüsse und die Schalen der Kokosnüsse, welch beide als Schnitzstoffe verwendet werden. Erstere hat die Neu-Guinea-Kompagnie nur gelegentlich nach Hamburg gebracht und auch bezüglich der Kokusnussschalen steht der Bismarck-Archipel hinter den Marschall-Inseln weit zurück. Die Einfuhr dieser Artikel, welche als die einzigen eine dauernde Abnahme im Mutterland fanden, betrug 1896: 275 dz = 4000 Mk., 1897: 702 dz = 12000 Mk. Auch Kopra wird im Bismarck-Archipel weit weniger (ca. 2000—2500 Tonnen pro Jahr) als auf den Marschall-Inseln exportiert; da die Hauptfirma für diesen Artikel eine fremde (Forsaith) ist, so kommt für diesen Exportartikel des Gebietes Deutschland als Bestimmungsort wohl überhaupt nicht in Betracht. Perlmutterschalen werden zwar auch auf den Marschall-Inseln gesammelt, doch dürfte der Export im Bismarck-Archipel bedeutender sein; von grossem Belang ist er allerdings auch hier nicht, wie überhaupt diesem Artikel wegen der steigenden Mühen und Kosten der Gewinnung eine Zukunft wohl abzusprechen ist. Die Einfuhr nach Deutschland ist jedoch in den letzten Jahren gestiegen und betrug 126 dz = 30000 Mk. im Jahre 1896, 140 = 17000 Mk. im Jahre 1897.

Den Anteil Deutschlands an der Einfuhr des Schutzgebiets von Neu-Guinea zu berechnen, davon muss leider abgesehen werden. Wir kennen zwar aus der Reichsstatistik die Warenmengen und -werte, welche seit 1889 dorthin bestimmt waren. Allein es fehlt znm Vergleich hiermit an einer Tabelle der Gesamteinfuhrmengen, die das Schutzgebiet bezogen hat. Die Neu-Guinea-Kompagnie veröffentlichte zwar ihre Einfuhrwerte für die Jahre 1885—93: dieselben stiegen von 1887 an bis auf etwa eine Million Mark im Jahre 1891 und sank wieder auf 545000 Mk. im Jahre 1893. Allein die Einfuhr der andern Firmen ist nur ganz vereinzelt angegeben, und ausserdem ist der Wert der Waren loco Schutzgebiet zu Grunde gelegt, so dass diese Angaben nicht zum Vergleich herangezogen werden können. Die Reichsstatistik über die Ausfuhr nach Neu-Guinea weist eine grosse Menge verschiedenartigster Artikel auf, unter denen aber kaum einer hinsichtlich des Wertes besonders hervortritt, und die alle die denkbar grössten Schwankungen aufweisen. Relativ in erster Linie stehen Gegenstände des feineren Tafelgenusses (1896 z. B. für 24000 Mk.), ferner Salz und Seife; Baumwollwaren spielten bisher eine geringe Rolle, ihre höchste Ziffer ist 35 dz = 21000 Mk. im Jahre 1890. Dem Gewicht nach von Bedeutung sind Koks (1300 dz i. J. 1896) und besonders in den beiden letzten Jahren Roman-Cement (1896: 43 dz, 1897: 337 dz), letzteres ein erfreuliches Zeichen der Bauthätigkeit in der Kolonie. Schnaps und Schiesspulver werden nur ganz minimal konsumiert; die Reichsstatistik nennt beide Artikel überhaupt nicht.

Dagegen ist der Import von Bier ein beträchtlicher; nach einer Abnahme seit 1894 zeigt sich im letzten Jahr wieder eine bedeutende Zunahme (1896: 418 dz = 15 000 Mk., 1897: 626 dz = 21 000 Mk.).

Die vorstehenden, notwendig sehr spärlichen und lückenhaften Angaben über die Handelsbeziehungen Deutschlands mit dem Neu-Guinea-Schutzgebiet haben ersehen lassen, dass dieselben, an sich noch höchst unbedeutend, im Gesamthandel des Deutschen Reiches überhaupt keine Rolle spielen. Aber man darf nicht vergessen: es handelte sich bisher um den Handel mit einem verschwindend kleinen bis jetzt erschlossenen Teil des Schutzgebietes, und das Hauptverdienst der grössten dort thätigen Handelsgesellschaft, der Neu-Guinea-Kompagnie, ist nicht auf dem Gebiet des Handels selbst, sondern in der Vorbereitung eines kräftigen Handels zu suchen. Wie die grossen Inseln des deutschen Südseegebietes sich geographisch an die wirtschaftlich so hochbedeutenden Sundainseln anschliessen, so teilen sie grösstenteils nach übereinstimmender Ansicht den klimatischen und Bodencharakter dieser benachbarten Länder: man hat speziell Kaiser Wilhelmsland wiederholt mit Java verglichen und dieses Schutzgebiet als den wertvollsten Kolonialbesitz Deutschlands bezeichnet. Die geringen Anfänge, die oben dargelegt wurden, genügen, um uns in den grossen Südseeinseln ein Plantagenland ersten Jahres erkennen zu lassen und wir dürfen mit Grund hoffen, in denselben mit der Zeit einen ähnlich wertvollen Besitz zu erwerben wie ihn Niederländisch-Indien für Holland darstellt. Dieser Vergleich hat aber auch noch von einem andern Gesichtspunkt Interesse: er zeigt, wie ungeheuer viel rascher die Jetztzeit jungfräuliche Gebiete zu erforschen und wirtschaftlich nutzbar zu machen versteht.

Bei den zu Deutschland gehörigen Gruppen von kleinen Südsee-Inseln (Marschall-, seit 1899 auch Karolinen-, Marianen- und Palau-Inseln) lässt schon die geringe Ländermasse der über ein weites Gebiet zerstreuten Eilande eine grössere wirtschaftliche Bedeutung nicht zu, wenn auch die neuestens erworbenen Gebiete noch eine reiche Kulturarbeit vertragen können. Ihre Bedeutung liegt vielmehr in höherem Masse auf politischem Gebiet, indem sie, den grossen Reichen Ostasiens vorgelagert, einen für die deutsche Stellung in der Südsee notwendigen Stützpunkt bilden und in ihrer neuesten Gestaltung ein in sich abgerundetes Herrschaftsgebiet der deutschen Flagge, zugleich trennend und vermittelnd, zwischen den grossen Ländermassen Asiens und Amerikas gelagert sind.

Schlusswort.

Ein Überblick über das bisher zusammengestellte Material führt zu folgendem Ergebnis.

Die Handelsbeziehungen Deutschlands zu seinen Schutzgebieten zeigen, trotzdem sie im allgemeinen über die Anfänge der Entwickelung noch nicht

hinausgelangt sind, in sich schon grosse Unterschiede. Im allgemeinen tritt hervor, dass das Mutterland bei dem Handel als gebender Teil (in seiner Beteiligung an der Einfuhr der Schutzgebiete), eine bedeutendere Rolle spielt, denn als empfangender Teil (in seiner Beteiligung an der Ausfuhr der Schutzgebiete). Die günstigsten Grundlagen sind bisher bei jener Kolonie gegeben, wo die Entwickelung der Handelsbeziehungen am langsamsten vor sich gehen muss: in Südwestafrika. Bei Togo und Kamerun scheint die Entwicklung in den letzten Jahren ein verlangsamtes Tempo eingeschlagen zu haben; die gedeihliche Weiterentwickelung wird wesentlich von der seitens des Mutterlandes bei der Eröffnung und Sicherung des ausgedehnten Hinterlandes zu verfolgenden Politik abhängen. Der Handel mit Ostafrika zeigt, bei manchen unerfreulichen Detailerscheinungen, eine sehr langsame, noch durch ungünstige Elementarereignisse (Hungersnot) gehemmte Weiterbildung: hier sind auch die meisten Gefahren politischer und wirtschaftlicher Konkurrenz zu überwinden. In der Südsee endlich, wo die Entwickelung der Handelsverhältnisse, wenn auch teilweise durch natürliche Verhältnisse (Charakter der Bewohner) erschwert, so doch von aussen am wenigsten gefährdet erscheint, haben die kolonialpolitischen Ereignisse der neuesten Zeit derartig veränderte Verhältnisse gebracht, dass die bisherigen wenn auch geringen, so doch nicht ungünstigen Anfänge der Handelsbeziehungen mit dem Mutterland vielleicht eine zeitlich nunmehr abgeschlossene Entwickelungsperiode in sich begreifen.

Es mag zum Schluss versucht werden, vom geographischen und ethnographischen Gesichtspunkt aus die Gaben zu würdigen, welche der modernen Kolonialmacht Deutschland an Lage der Gebiete und Befähigung der sie beherrschenden Menschen verliehen sind, und daraus dem Handelsverkehr zwischen Mutterland und Schutzgebieten das Horoskop zu stellen. Wir müssen in ersterer Hinsicht uns eingestehen, dass, gleichwie unser Mutterland an Vorzügen der Weltlage nicht sehr reich, so auch unsere Kolonien zum grössten Teil mit solchen Vorzügen wenig bedacht sind. Hier wie dort fehlen weitverzweigte natürliche Verkehrsadern, hier wie dort vielfach eine in sich geschlossene Begrenzung und eine günstige Küstenbildung. Ferner darf eins nicht vergessen werden: Von den grossen Kolonialmächten West-Europas, die zugleich den atlantischen Rand unseres Erdteils bilden, liegt Deutschland am weitesten nördlich und zugleich östlich, nicht am oceanischen Rand, sondern an Binnenmeeren. Zweierlei Momente resultieren daraus: einmal die räumliche, ferner die klimatische Entlegenheit. Deutschland hat zu seinen afrikanischen Kolonien einen weiteren Weg als Frankreich oder England; es fehlt ihm ferner für den Verkehrsweg nach Ostasien ein Hafen am Mittelmeer, wie ihn Österreich in Triest besitzt, der den Weg um Westeuropa ersparen könnte. Der Deutsche empfindet ferner vermöge der klimatischen Beschaffenheit seines Vaterlandes das Klima seiner

Kolonien schwerer als z. B. der Franzose oder Spanier; andererseits ist er nicht in dem Grade wie der Engländer oder Holländer durch langjährigen Besitz tropischer Kolonien mit deren klimatischen Verhältnissen vertraut.

Das sind wohl nicht unwesentliche Hindernisse, welche der raschen Entwickelung der Kolonien und damit auch des Handels mit denselben entgegenstehen. Allein man erinnert sich der schon vor Jahrhunderten geäusserten Meinung, der Deutsche sei der beste Kolonist; man erinnert sich auch der Zeiten, wo unter dem Druck misslicher politischer Verhältnisse sich in Deutschland eine weitgehende Wanderlust und ein weitschauender Handelsgeist entwickelte, der nicht zum wenigsten bewirkt hat, dass heute in aller Herren Länder deutsche Handelsniederlassungen blühen. Vergleicht man ferner, wie der Deutsche durch zähen Fleiss und ausdauernde Arbeit aus seinem nicht sehr günstigen Boden sich den ansehnlichen Reichtum erarbeitet hat, der jetzt eine Quelle seiner politischen Macht bildet, so können wir a priori den Schluss ziehen, dass der Deutsche auch an seinen politischen Kolonien die alten Eigenschaften anwenden und, was den neuen Gebieten an natürlichen Vorzügen vielleicht abgeht, durch eigene Arbeit ersetzen werde. Freilich, die Wege für Handel und Verkehr muss er sich selbst bahnen; Strassen und Eisenbahnen müssen die grossen Ströme vielfach ersetzen, aber es steht zu hoffen, dass die Zeit, wo Deutschland mit der Ordnung seiner 1871 neu geschaffenen Verhältnisse ganz und gar in sich beschäftigt war, nunmehr einer neuen Ära der Expansion weicht, dass der Deutsche alle die wirtschaftlichen Früchte, die der Fleiss seiner Volksgenossen in allen Weltteilen erzeugt hat, sich politisch nutzbar zu machen sucht, dass er aus der Macht, die seine Volkszahl unter den Staaten der Welt begründet, sich eine handelspolitische Weltmacht schafft.

Tabelle I.

Übersicht des Schiffsverkehrs in

Togo

Jahr	Gesamtzahl der Schiffe [1]	Raumgehalt in Reg.-Tons	Nationalität deutsch	engl.	franz.	
1889	93	80 170	50	15	—	in Klein-Popo
1890	131	136 615	58	42	—	
1891	167	161 820	72	48	7	
1892	167	174 526	60	63	29	
1893	unbekannt					
1894	158	169 973	57	64	26	
1895	143 [2]	148 931	51	52	32	
1896	129	152 673	55	47	24	
1896/97	270	309 724	55	33	27	in Lome
			67	52	23	i. Kl.-Popo
1897/98	236	291 760	60	31	23	in Lome
			56	40	18	i. Kl.-Popo

Kamerun

Jahr	Gesamtzahl der Schiffe [1]	Raumgehalt in Reg.-Tons	Nationalität deutsch	engl.	
1889	82	100 467	38	44	im Hafen von Kamerun
1890	83	92 123	43	40	
1891	82	92 832	36	42	
1892	65	87 999	26	38	
1893	77	109 310	29	47	
1894	unbekannt				
1895/96	64	79 441	unbekannt		
1896/97	65	81 148	25	39	
1897/98	80	97 511	29	45	

[1]) Nur Handelsschiffe (Kriegschiffe sind nicht eingerechnet).

[2]) Inklusive drei Kriegsschiffe.

Tabelle II.

Jahr	a) Seereisen deutscher Schiffe[1]) zwischen deutschen u. westafrikanischen Häfen — In deutschen Häfen: von bezw. nach Deutsch-Westafrika angekommen Schiffe	Reg.-Tons	abgegangen Schiffe	Reg.-Tons	von bezw. nach dem übrigen Westafrika angekommen Schiffe	Reg.-Tons	abgegangen Schiffe	Reg.-Tons	b) Seereisen deutscher Schiffe[1]) von deutsch-westafrikanischen Häfen — nach Häfen in: Deutsch-Westafrika Schiffe	Reg.-Tons	übrigen Westafrika Schiffe	Reg.-Tons
1887	1	289	—	—	29	29 451	41	36 147	18	15 746	36	42 660
1888	3	669	1	340	35	38 234	46	39 498	63	81 827	63	62 521
1889	1	1 286	3	2 614	37	37 855	41	42 419	62	73 718	55	65 592
1890	1	1 565	1	1 565	52	49 477	60	53 339	42	58 161	78	104 092
1891	1	1 509	1	1 509	61	64 363	66	67 185	44	50 122	75	90 803
1892	1	1 565	3	2 924	66	66 667	70	70 792	127	170 311	96	125 528
1893	2	1 304	1	1 079	65	68 626	68	70 736	146	198 208	81	105 967
1894	1	2 229	3	6 245	69	78 121	70	79 044	182	246 808	90	117 217
1895	1	1 990	1	1 990	75	79 414	78	83 090	177	209 409	93	111 107
1896	2	2 098	4	5 950	73	74 922	73	73 714	264	306 721	113	134 408
1897	1	1 714	9	10 655	77	80 634	72	73 919	237	311 264	112	136 800

[1]) Schiffe leer oder in Ballast sind nicht einbezogen.

[2]) Die Fahrten in umgekehrter Richtung sind unberücksichtigt geblieben; es sind aber hier naturgemäss fast gleiche Zahlen; die Fahrten von 1887 sind in der Reichsstatistik als „Zwischenreisen“ bezeichnet.

Tabelle III.

Handel des deutschen Zollgebiets mit Westafrika (Spezialhandel).

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr			
	aus Deutsch-Westafrika		aus dem übrigen Westafrika		nach Deutsch-Westafrika		nach d. übrigen Westafrika	
	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1889	121 680	4 363	594 593	16 084	45 305	4 165	69 249	4 438
1890	153 839	5 189	629 180	21 449	43 244	3 243	91 780	4 184
1891	155 658	5 597	733 606	21 911	46 678	3 643	132 428	7 977
1892	102 588	3 987	896 362	25 505	48 738	2 915	138 061	5 189
1893	101 725	3 830	1 056 435	30 253	55 548	2 657	138 863	6 286
1894	40 424	2 359	1 303 600	34 448	52 332	2 770	181 210	7 310
1895	70 644	2 946	1 243 772	33 908	63 521	2 653	159 335	6 636
1896	84 959	3 496	1 128 825	33 489	92 281	4 022	136 173	8 532
1897	88 326	3 564	—	—	105 314	3 934	—	—
	dazu 15 065	209	aus Deutsch-Südwestafrika (einschliesslich Walfischbai)	—	dazu 63 615	2 822	nach Deutsch-S.-Westafrika (einschliesslich Walfischbai)	—

Tabelle IV.

Einzelhandel des deutschen Zollgebietes mit Deutsch-Westafrika.

Jahr	Ausfuhr aus Togo		Ausfuhr aus Kamerun		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1. Palmkerne.						
1891[1])	75 412	1 531	47 494	1 155	105 516	2 321
1892	71 175	1 513	56 358	1 162	84 526	1 965
1893	68 017	1 465	55 550	1 235	84 466	1 858
1894	81 746	1 687	59 959	1 231	26 746	580
1895	90 222	1 653	59 746	1 122	55 833	1 061
1896	63 205	1 138	70 797	1 322	67 202	1 277
1897	24 983	428	63 812	878	66 885	—
2. Kautschuk und Guttapercha.						
1891[1])	304	107	3 774	1 235	1 371	823
1892	367	144	3 234	1 024	1 969	1 083
1893	286	99	4 138	1 427	2 794	1 257
1894	305	116	4 091	1 304	3 232	1 293
1895	875	306	3 525	1 103	3 073	1 229
1896	826	298	3 403	1 078	3 451	1 449
1897	662	245	3 723	888	3 385	—
3. Elfenbein.						
1891[1])	7,8	1,5 (?)	353	597	102	204
1892	1,6	1,7	403	725	36	72
1893	2,4	2,3	324	394	32	57
1894	1,6	1,4	346	454	35	58
1895	3,7	4,0	433	569	49	81
1896	10,6	10,9	282	370	38	61
1897	6,0	6,0	506	535	61	—

[1]) Für Togo ist das Etatsjahr (vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1892) zu verstehen.

Tabelle IV. (Fortsetzung.)

Jahr	Ausfuhr von Tiger kg	Ausfuhr von Tiger Mk.	Ausfuhr aus Kamerun kg	Ausfuhr aus Kamerun Mk.	Einfuhr in das deutsche Zollgebiet kg	Einfuhr in das deutsche Zollgebiet Mk.
			4. Kaffee			
1889	—	—	—		30 600	34 000
1890	—	—			136 700	291 000
1891	—	—			160 600	290 000
1892	—	—	25	40	117 400	189 000
1893	—	—	38	38	—	—
1894	30	60	812	1 764	300	1 000
1895	300	474	900	1 380	1 600	2 000
1896	3 140	4 682	1 817	2 168	14 900	18 000
1897	3 869	3 168	—	—	14 200	—
			5. Kakao			
1891	—	—	277	31	206	[illegible]
1892	—	—	308	62	237	[illegible]
1893	—	—	780	101	327	[illegible]
1894	—	—	1 330	137	273	[illegible]
1895	—	—	1 420	127	1 120	[illegible]
1896	—	—	313	44	1 266	113
1897	—	—	2 102	240	787	—

Tabelle V.

Einfuhr ins deutsche Zollgebiet (Spezialhandel).

1. an Palmkernen und Kopra (in dz).

Jahr	Insgesamt	Davon aus deutschen Westafrika	aus dem übrigen Westafrika	aus Deutsch-Westafrika
1892 . . .	1 230 479	84 326	722 288	—
1897 . . .	1 169 904	66 885	—	723 [illegible]
		2. an Palm- und Kokosnussöl.		
1892 . . .	170 235	9 412	82 727	—
1897 . . .	134 064	13 168	—	70 085

[1] Die einzelnen Sonntagsfeiern sind [illegible] der hauptsächlichsten Verkehrsfeiern genannt.

Tabelle VI (Fortsetzung).

2. Bau- und Nutzholz.[1])

Jahr	Gesamt-Einfuhr in Togo dz	Gesamt-Einfuhr in Togo 1000 Mk.	Gesamt-Einfuhr in Kamerun dz	Gesamt-Einfuhr in Kamerun 1000 Mk.	Einfuhr a. d. deutschen Zollgebiet dz	Einfuhr a. d. deutschen Zollgebiet 1000 Mk.
1891	zum Teil in Stücken angegeben	37	15 222	157	1 782	13
1892		100	—	98	1 652	12
1893		103	6 385	191	924	7
1894		120	—	262	1 721	12
1895	8 167	165	13 477	286	2 370	17
1896	2 898	58	20 203	271	2 372	18
1897	2 867	56	10 136	337	—	—

3. Spirituosen.[2])

	hl	1000 Mk.	hl	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1891	—	497	18 103 dz	594	6 982	376
1892	—	509	11 241 hl	550	2 705	123
1893	10 743	492	11 613	584	2 132	73
1894	10 928	676	16 813	981	700	29
1895	11 345	661	14 028	812	113	4
1896	8 587	467	14 121	788	4 410	166
1897	6 746	370	12 248	757	—	—

4. Bier.

Jahr	Gesamt-Einfuhr nach Togo hl	Gesamt-Einfuhr nach Togo 1000 Mk.	Gesamt-Einfuhr nach Kamerun dz	Gesamt-Einfuhr nach Kamerun 1000 Mk.	Einfuhr a. d. deutschen Zollgebiet dz	Einfuhr a. d. deutschen Zollgebiet 1000 Mk.
1897	367,26	26,0	4 163[3])	96	9 183	326
1896	367,08	28,0	1 442	87	6 964	191
1895	322,00	23,5	1 440	81	5 597	151
1894	252,00	19,0	1 361 (+ 34 hl)	62	4 788	129
1893	zum Teil in Flaschen angegeben	21,0	1 095	53	4 119	119
1892		15,0	1 127	54	4 550	132
1891		14,0	1 079	38	3 688	75
1890		—	—	—	2 551	54

[1]) Bei Togo sind folgende Positionen berechnet: „Bau- und Nutzholz“ sowie „Holzwaren“ bis 1896, „Holz- und Holzwaren (Bau- und Nutzholz)“ 1897.

[2]) Es sind die Nummern „Rum, Genever und Spiritus“ und „Liköre“ vereinigt.

[3]) Diese Zahl scheint sich aus dem Zeitunterschied zwischen Abgang und Ankunft der Fracht zu erklären.

Tabelle VII.

Jahr	a) Seereisen deutscher Schiffe zwischen Deutschland und Afrika am indischen Meer[1]) — In deutschen Häfen								b) Seereisen deutscher[3]) Schiffe von Deutsch-Ostafrika			
	von bezw. nach Deutsch-Ostafrika				von bezw. nach dem übrigen Afrika am ind. Meer				nach Deutsch-Ostafrika		nach dem übrigen Afrika am ind. Meer	
	angekommene		abgegangene		angekommene		abgegangene					
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1890[2])	3	4 640	7	7 453	10	4 980	7	3 857	3	1 122	6	6 898
1891	9	15 137	13	20 462	4	2 367	7	5 978	22	37 298	97	55 634
1892	13	22 234	14	22 984	2	1 400	6	4 000	111	79 179	78	94 145
1893	13	24 058	12	22 271	3	1 632	6	2 393	201	105 196	84	79 525
1894	15	27 051	17	28 804	4	2 316	5	4 152	197	120 844	81	84 054
1895	13	23 711	14	24 407	10	10 362	10	12 014	202	126 729	88	90 981
1896	14	24 245	18	32 321	10	10 035	9	7 845	255	147 246	101	97 408
1897	22	42 338	20	38 368	4	2 023	11	12 901	244	162 681	103	120 150

[1]) Schiffe leer oder in Ballast sind nicht einbezogen.

[2]) In den vorhergehenden Jahren sind keine Schiffe nachgewiesen.

[3]) Die Fahrten in umgekehrter Richtung weisen entsprechende Zahlen auf. Vor 1890 sind keine Seereisen nachgewiesen.

Tabelle VIII.

Auswärtiger Handel des deutschen Zollgebiets mit Ostafrika (Spezialhandel).

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr			
	aus Deutsch-Ostafrika		aus dem übrigen Ostafrika		nach Deutsch-Ostafrika		nach dem übrigen Ostafrika	
	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1889[1]) . . .	1 540	256	27 012	2 910	8 696	311	20 826	1 268
1890[1]) . . .	4 192	489	48 615	4 043	7 661	320	38 892	1 746
1891 . . .	2 791	208	54 567	4 481	39 388	2 062	43 343	1 854
1892 . . .	6 406	275	94 308	5 622	51 432	2 199	55 572	1 789
1893 . . .	6 790	329	102 768	6 180	28 416	1 979	140 438	2 871
1894 . . .	45 245	1 234	57 939	5 114	58 194	1 640	48 565	1 607
1895 . . .	9 828	320	52 775	4 975	76 083	1 739	111 061	2 676
1896 . . .	7 950	742	85 456	5 986	87 266	1 240	98 646	3 056
1897 . . .	4 939	719	—	—	84 249	1 652	—	—

[1]) Einschliesslich das Witugebiet und die dem Schutzgebiet vorgelagerte Küstenstrecke.

Tabelle IX.

Jahr	1. Elfenbein			
	Ausfuhr aus Deutsch-Ostafrika		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	100 engl. Pfd.	1000 Rup. bezw. Doll.	dz	1000 Mk.
1889	1 081 [1])	698 Rup.	23	53
1890	1 357 [1])	988 „	53	111
1891	4 622 [2])	1 330 Doll.	4	8
1892	2 889 [3])	862 „	11	22
1893	2 466	782 „	2	3
1894	3 445	873 „	5	8
		= 1 750 Rup.		
1895	1 956	1 259 „	5	8
1896	2 357	1 361 „	4	6
1897	2 154	1 107 „	26	43

Jahr	2. Kautschuk.			
	Ausfuhr aus Deutsch-Ostafrika		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	100 engl. Pfd.	1000 Rup. bezw. Doll.	dz	1000 Mk.
1889	1 535 [1])	134 Rup.	98	69
1890	1 537 [1])	136 „	83	66
1891	5 215 [2])	240 Doll.	50	30
1892	5 146 [3])	212 „	78	45
1893	5 000	233 „	287	129
1894	4 154	247 „	27	11
		= 500 Rup.		
1895	5 033	683 „	31	12
1896	6 114	722 „	1 144	480
1897	6 193	851 „	760	343

[1]) Bei den Ausfuhrziffern der Kolonie liegen für 1889 und 1890 nur Angaben für die Zeit vom 18. August 1888 bis 18. Februar 1889 und vom 18. August 1889 bis 18. Februar 1890 vor.

[2]) Für 1891 nur Angaben für die Zeit vom 18. Aug. 1890 bis 18. Aug. 1891.

[3]) „ 1892 „ „ „ „ „ „ 1. April bis 31. Dezember 1892.

[4]) Das engl. Pfund = 453,59 gr, daher 200 engl. Pfund = rund 100 kg = 1 dz.

[5]) Die Rupie = 1,10 Mk. bis 1,40 Mk. je nach den Kurs.

Tabelle IX (Fortsetzung).

Jahr	3. Sesam.			
	Ausfuhr aus Deutsch-Ostafrika		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	100 engl. Pfd.	1000 Rup. bezw. Doll.	dz	1000 Mk.
1889	24 878 [1])	163 Rup.	—	—
1890	22 337 [1])	143 „	414	11
1891	31 882 [2])	88 Doll.	395	10
1892	17 500 [3])	48 „	602	15
1293	16 523	44 „	429	10
1894	27 281	80 „	3	—
		= 165 Rup.		
1895	25 110	144 „	—	—
1896	16 162	89 „	131	3
1897	34 296	186 „	1 513	39

Jahr	4. Kopra und Kokosnüsse.			
	Kopra Ausfuhr aus Deutsch-Ostafrika		Kokosnüsse Ausfuhr aus Deutsch-Ostafrika	
	100 engl. Pfd.	1000 Rup. bezw. Doll.	100 engl Pfd.	1000 Rup. bezw. Doll.
1889	—	—	—	—
1890	—	—	—	—
1891	7 202 [1])	23 Doll.	19 371	18 Doll.
1892	11 023 [2])	29 „	39 237	32 „
1893	15 710	54 „	39 630	36 „
1894	8 814	25 „	48 491	44 „
		= 49 Rup.		= 90 Rup.
1895	6 700	41 „	54 076	114 „
1896	12 640	83 „	32 214	72 „
1897	23 643	152 „	14 273	33 „

Palmkerne, Kopra etc.[4])

Jahr	Einfuhr in das deutsche Zollgebiet		Jahr	Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	dz	1000 Mk.		dz	1000 Mk.
1889	—	—	1894	29 069	837
1890	2 478	74	1895	9 314	247
1891	1 303	38	1896	2 956	77
1892	4 610	115	1897	97	2
1893	979	28			

[1—3]) Siehe Anmerkungen auf Seite 89.

[4]) Die Reichsstatistik scheidet Kopra und Kokosnüsse nicht aus; Palmkerne werden aus Deutsch-Ostafrika nicht exportirt

Tabelle IX (Fortsetzung).

5. Kaffee.

Jahr	Ausfuhr[1]) aus Deutsch-Ostafrika		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	engl. Pfd.	Rup. bezw. Doll.	dz	1000 Mk.
1889	—	—	204	36
1890	—	—	83	15
1891	—	—	176	31
1892[2])	1 930	380 Doll.	198	32
1893	363	86 „	87	15
1894	1 518	216 „ = 500 Rup.	70	10
1895	79 420	41 000 „	80	17
1896	56 718	30 000 „	330	56
1897	163 975	83 000 „	387	59

Tabelle X.

1. Baumwollwaaren.

Jahr	Einfuhr nach Deutsch-Ostafrika		Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach Deutsch-Ostafrika	
	dz	1000 Doll. bezw. Rup.	dz	1000 Mk.
1889	—	—	14	5
1890	—	—	5	2
1891	—	—	12	4
1892[2])	884 + 27 000 Stck.	125 Doll.	12	4
1893	1 221 dz	197 „	34	12
1894	1 308 „	203 „ = 410 Rup.	100	34
1895	1 203 „	397 „	76	26
1896	1 330 „	483 „	15	5
1897	1 412 „	531 „	33	12

[1]) Die betr. Nummer der Statistik fasst „Kaffee, Thee, Kakao und Chokolade“ zusammen; indess wird Thee und Chokolade überhaupt nicht produziert, Kakao nur in einzelnen belanglosen Proben ausgeführt.

[2]) II. bis IV. Quartal.

Tabelle X (Fortsetzung).

2. Kupfer- und Messingdraht.

Jahr	Einfuhr in Deutsch-Ostafrika		Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach Deutsch-Ostafrika	
	dz	1000 Doll. bezw. Rup.	dz	1000 Mk.
1889	—	9 Doll. [1]	—	—
1890	—	30 „ [2]	193	37
1891	990	53 „ [3]	114	19
1892	259	17 „ [4]	297	45
1893	590	27 „	341	43
1894	599	33 „	446	55
		= 67 Rup.		
1895	218	24 „	120	15
1896	286	34 „	51	6
1897	427	53 „	491	62

3. Grobe Eisenwaren.

Jahr	Einfuhr in Deutsch-Ostafrika		Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach Deutsch-Ostafrika	
	dz	1000 Doll. bezw. Rup.	dz	1000 Mk.
1889	—	6 Doll. [1]	533	52
1890	—	15 „ [2]	246	23
1891	1058	20 „ [3]	1575	142
1892	558	14 „ [4]	833	58
1893	1907	30 „	2461	167
1894	4454	61 „	2130	138
		= 125 Rup.		
1895	1893	97 „	1391	95
1896	1480	122 „	2368	166
1897	2066	107 „	4040	291

[1]) Für 1889 ist gesetzt die Angabe für 18. August 1888 bis 18. Februar 1889.
[2]) „ 1890 „ „ „ „ „ 18. „ 1889 „ 18. „ 1890.
[3]) „ 1891 „ „ „ „ „ 18. „ 1890 „ 18. „ 1891.
[4]) „ 1892 „ „ „ „ „ II. bis IV. Quartal 1892.

Tabelle X (Fortsetzung).

4. Bier.

Jahr	Einfuhr nach Deutsch-Ostafrika		Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach Deutsch-Ostafrika	
	100 engl. Pfd.	1000 Rup. bezw. Doll.	dz	1000 Mk.
1889	—	—	585	12
1890	—	—	568	12
1891	4740	49 Doll.	2378	69
1892	4470	39 „	2886	84
1893	6430	44 „	3798	103
1894	5970[1])	52 „ = 105 Rup.	3991	108
1895	7090	143 „	5838	160
1896	5370	104 „	4586	163
1897	5930	105 „	5473	181

Tabelle XI.

Schiffsverkehr in Jaluit (Marschall-Inseln)

Jahr	Gesamtzahl der Schiffe (Einklarirungen)		davon		
	Schiffe	Reg.-Tons	deutsche	amerikanische	englische
1888	65	6835	—	—	—
1889	87	7701	20	26	2
1890	91	11437	21	43	7
1891	75	9535	16	32	7
1892	64	7973	23	24	4
1893	56	10514	23	4	6
1894	75	8793	53	4	5
1895	68	8937	54	—	—
1896	66	10956	50	—	—
1897	76	10817	59	17 fremde[2])	

[1]) Die koloniale Statistik giebt an: 1597000 engl. Pfd. = 52000 Dollars; hier stimmt die Wertzahl zur Gewichtsmenge so wenig, dass die Annahme naheliegt, es beruhe die Ziffer 1 auf einem Versehen (cf. hierzu Kol.-Bl. 1895 S. 606).

[2]) Im übrigen meistens Schiffe der Eingeborenen.

Tabelle XII.

Schiffsverkehr in den Häfen von Neu-Guinea mit Bismarck-Archapel.

Jahr	Konstantinhafen		Nusa - Hafen	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1888	25	4 695	24	3 043
1889	17	5 052	16	2 133
	Friedrich-Wilhelmshafen		Herbertshöhe	
1890	Angaben für diese Jahre fehlen			
1891				
1892	28	14 128	62	23 354
1893	45	27 159	87	27 053
1894	45	26 149	96	28 715
1895	43	31 367	115	35 557
1896	?	?	97	52 679
1897	25	31 505	105	52 108

Tabelle XIII

Jahr	Seereisen deutscher Schiffe von Häfen der deutschen Gebiete in der Südsee[1])					
	nach solchen		nach Ostindien und den indischen Inseln		nach den übrigen Ländern der Südsee	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1888	38	1 502	—	—	18	5 015
1889	80	11 366	6	1 614	12	2 911
1890	33	3 054	7	1 785	17	2 096
1891	22	5 248	3	1 269	10	2 682
1892	44	7 985	1	731	8	1 096
1893	58	31 122	5	5 395	7	1 309
1894	80	38 576	6	6 474	21	3 769
1895	71	56 099	6	10 278	15	1 969
1896	58	55 586	7	10 313	9	1 073
1897	34	52 342	6	10 278	11	1 188

[1]) Für die Fahrten in umgekehrter Richtung sind entsprechende Zahlen zu setzen

Tabelle XIV.

Auswärtiger Handel des deutschen Zollgebiets mit Deutsch-Neu-Guinea (nebst Marschall-Inseln).

Jahr	Einfuhr aus Deutsch-Neu-Guinea		Ausfuhr nach Deutsch-Neu-Guinea.	
	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1889	370	73	13 849	509
1890	2 595	64	13 262	240
1891	2 445	185	11 174	259
1892	5 338	17	5 516	138
1893	473	136	4 926	191
1894	5 725	132	9 526	203
1895	2 101	190	4 498	110
1896	1 074	10	20 331	235
1897	1 779	113	5 609	224

Tabelle XV.

Jahr	1. Tabak			2. Nutzholz	
	Produktion in Neu-Guinea	Einfuhr in das deutsche Zollgebiet		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	dz	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1889 . . .	147	3	1	—	—
1890 . . .	230	—	—	—	—
1891 . . .	249	50	8	18	—
1892 . . .	543	11	1	199	5
1893 . . .	800	19	1	164	4
1894 . . .	770	38	11	24	1
1895 . . .	525	35	11	126	3
1896 . . .	485	70	18	559	14
1897 . . .	396	141	48	698	17

Herrosé & Ziemsen, Gräfenhainichen.

Herrosé & Ziemsen, Gräfenhainichen.